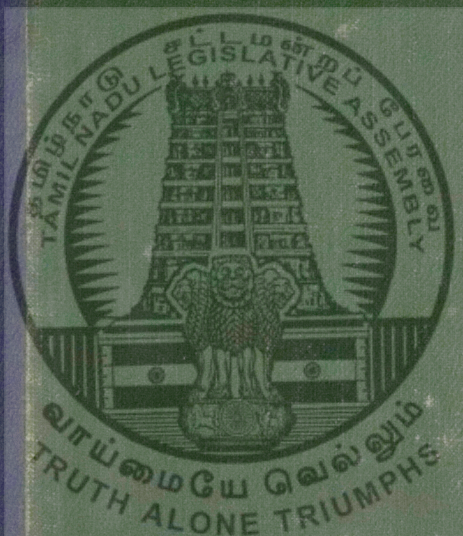




Issued—8-6-1963]



MADRAS LEGISLATIVE ASSEMBLY DEBATES

OFFICIAL REPORT

WEDNESDAY, 13TH MARCH 1963

VOLUME X—No. 1

CONTENTS

	PAGES
I Questions and Answers	1-15
II Calling attention to outbreak of plague epidemic in Krishnagiri town	15-17
III Voting on Demands for Grants for 1963-64— <i>cont.</i>	
(1) Demand No. XXIV—Labour including factories	17-44
(2) Demand No. II—Motor Vehicles Acts—Administration	44-67
IV Discussion for short duration <i>re</i> fall in price of paddy	67-85
V Papers laid on the Table of the House	85-88



GOVERNMENT OF MADRAS

1963

*Legislative Assembly Department
Madras.*

PRICE, 50 *naye Paise.*]



MADRAS LEGISLATIVE ASSEMBLY DEBATES

SECOND SESSION OF THE THIRD LEGISLATIVE
ASSEMBLY UNDER THE CONSTITUTION OF INDIA.

13th, 14th, 15th, 16th, 18th and 19th March 1963.

Volume X (Nos. 1 to 6).

TABLE OF CONTENTS.

Wednesday, 13th March 1963.

	PAGES
I Questions and Answers	1-15
II Calling attention to outbreak of plague epidemic in Krishna- giri town	15-17
III Voting on Demands for Grants for 1963-64—cont.	
(1) Demand No. XXIV—Labour including Factories ..	17-44
(2) Demand No. II—Motor Vehicles Acts—Administra- tion	44-67
IV Discussion for short duration re: fall in price of paddy ..	67-85
V Papers laid on the Table of the House	85-88

Thursday, 14th March 1963.

I Questions and Answers	89-100
II Calling attention to the damage to the chilly plants in Ariyalur Constituency	100-101
III Request for expunction of certain matter	101-102
IV Government Motion re: Election to the House Committee ..	102-103
V Voting on Demands for Grants for 1963-64—cont.	
Demand No. XIII—Education	163-170
VI Papers laid on the Table of the House	171

Friday, 15th March 1963.

I Questions and Answers	173-195
II Calling attention to 'Late Blight' attack on Potato Crops in the Nilgiris district	259-261
	195-197

*Friday, 15th March 1963—cont.*III Voting on Demands for Grants for 1963-64—*cont.*

Demand No. XXV—Welfare of Scheduled Tribes, Castes and other Backward Classes	197-258
---	---------

IV Papers laid on the Table of the House	258
--	-----

Saturday, 16th March 1963.

I Questions and Answers	263-275
---------------------------------	---------

II Calling attention to a matter of urgent public importance ..	275
---	-----

III Voting on Demands for Grants for 1963-64—*cont.*

(1) Demand No. XXII—Khadi	
(2) Demand No. XXIII—Community Development Projects, etc.	275-373

IV Papers laid on the Table of the House	373-374
--	---------

Monday, 18th March 1963.

I Questions and Answers	375-501 501-507
---------------------------------	--------------------

II Adjournment Motion re. Police Firing in Urappanur near Trumangalam	401
---	-----

III Calling attention to difficulties experienced by electrical wiremen.	401-403
--	---------

IV Voting on Demands for Grants for 1963-64—*cont.*

Demand No. XIV—Medical	
Demand No. XV—Public Health	
Demand No. XXXVIII—Capital Outlay on Public Health	403-500

V Papers laid on the Table of the House	500
---	-----

Tuesday, 19th March 1963.

I Questions and Answers	509-530
---------------------------------	---------

II Adjournment Motion re. Police Firing in Mela Urappanur ..	530-531
--	---------

III Calling attention to the dismantling of houses of Harijans at Tuticorin	531-532
---	---------

IV Government Motion re. change in the Order of Business ..	532
---	-----

V Government Resolutions—

(1) Constitution of Township for Valparai Panchayat area in the Coimbatore district	532-538
(2) Approval of the Muthu Chippi Parkal Fishing Rules, 1963	533

VI Announcements—The Madras General Sales Tax (Amendment) Bill, 1963 (L.A. Bill No. 5 of 1963)	533
--	-----

VII Government Bill—The Madras General Sales Tax Bill, 1963 (L.A. Bill No. 5 of 1963)	534-545
---	---------

VIII Voting on Demands for Grants for 1963-64—*cont.*

Demand No. V—Registration	
Demand No. XXXIV—Stationery and Printing	545-582
Demand No. XXIX—Public Works—Grants-in-aid	582-625

IX Papers laid on the Table of the House	625
--	-----

HOW TO USE THE INDEX.

The Index is arranged alphabetically. The Main Headings are printed from the margin and the sub-headings are indented from the main headings.

Under every Main Heading including various names, entries pertaining to proceedings other than Questions are indicated by printing immediately after the subject-matter within brackets, e.g., (M) for Motion, (C.A.) for Calling Attention, (R) for Resolution, (St.) for Statement, etc. An entry without any such indication will mean that it pertains to a question. In the case of Bills and Financial Business, the entry will be self-explanatory.

All the Bills are alphabetically arranged under the main heading 'Bill(s)'.

Various bodies like Committees, Councils, Boards, Corporations, etc., are consolidated under the said Main Headings, i.e., 'Committee(s)', 'Council(s)', 'Corporation (s)', etc.

Various Schools, Colleges, Conferences, Ports, temples and similar other broad subjects are shown in alphabetical order under these very Main Headings.

All the Papers laid on the Table of the House are indexed only under the Main Heading "Papers Laid on the Table".

Rulings and Observations from the Chair are indexed under the Main Heading "Chair".

A list of abbreviations used in the Index is given below:—

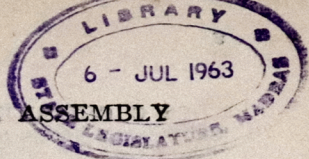
A.M./Ad. Motion	.. ..	Adjournment Motion.
Ann.	.. ..	Announcement.
B.O.H.	.. ..	Business of the House.
C.A.	.. ..	Calling attention to a Matter of Urgent Public Importance.
C.A.St.	.. ..	Calling Attention Statement.
Consid.	.. ..	Consideration stage of a Bill.

This stage includes:

- (i) Motion to refer to Select/Joint Select Committee.
- (ii) Amendment to refer to Select/Joint Select Committee.
- (iii) Amendment to circulate.
- (iv) Motion to consider as reported by Select/Joint Select Committee.
- (v) Amendment to recommit to Select/Joint Select Committee, etc.

Consid. Cl.	.. ..	Consideration of clauses of a Bill.
D.E.E.	.. ..	Demands for Excess Expenditure.
Dis. S.D.	.. ..	Discussion for Short Duration on an urgent matter of Administration.
D S.G.	.. ..	Demands for Supplementary Grants.
G.A.	.. ..	Governor's Address.
H.A.H. Dis./H.H.D.	.. ..	Half-hour Discussion.
Int.	.. ..	Introduction stage of a Bill.
L.A.	.. ..	Legislative Assembly.
L.C.	.. ..	Legislative Council.
M.	.. ..	Motion.
P.M.	.. ..	Privilege Motion.
R/Res.	.. ..	Resolution.
St.	.. ..	Statement.





THE MADRAS LEGISLATIVE ASSEMBLY

Wednesday, 13th March 1963.

The House met in the Assembly Chamber, Fort St. George, at half-past eight of the clock, Mr. Speaker (THE HON. SRI S. CHELLAPANDIAN) in the Chair.

I.—QUESTIONS AND ANSWERS.

STARRED QUESTIONS.

New Veterinary and Agricultural Colleges (opening of)

* 196 Q.—SRI M. KALYANASUNDARAM: Will the Hon. the Minister for Agriculture be pleased to state—

(a) whether any decision has been taken regarding the location of an additional Veterinary College and one more Agricultural College, contemplated under the Third Five-Year Plan; and

(b) if so, the details thereof?

கனம் திரு. பூ. கக்கன் : (அ) & (ஆ) : இரண்டாவது விவசாயக் கல்லூரியை மதுரைப் பக்கத்தில் ஆரம்பிக்க முடிவு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. இரண்டாவது கால்நடை மருத்துவக் கல்லூரி ஆரம்பிக்கும் விஷயம் டர்சிலேயில் இருக்கிறது.

(a) & (b) It has been decided to start the second Agricultural College near Madurai. As regards the question of starting another Veterinary College, the matter is under consideration.

திரு. எம். தண்டாயுதபாணி : தலைவர் அவர்களே, விவசாயக் கல்லூரி, விவசாயம் அதிகமாக உள்ள தஞ்சை ஜில்லாவில் ஆரம்பிக்கப்படாமல் மதுரை ஜில்லாவில் ஆரம்பிக்கப்படுவதற்குக் காரணம் என்ன?

கனம் திரு. பூ. கக்கன் : தஞ்சை ஜில்லா மாதிரி அவ்வளவு இல்லை என்றாலும், மதுரையில் பெரியாறுப் பாசனம் இருக்கிறது. அதையெல்லாம் பார்த்துத்தான் எங்கு வைத்தால் நல்லது என்று யோசித்து முடிவு செய்திருக்கிறது.

திரு. கே. முக்கையா தேவர் : ஸார், மதுரை ஜில்லாவில் விவசாயக் கல்லூரி வைக்கப்படும் என்ற முடிவு வரவேற்கத் தக்கது. அது எந்த இடத்தில் வைக்கப்படும்? எப்போது ஆரம்பிக்கப்படும்?

கனம் திரு. பூ. கக்கன் : மதுரை நகரத்திற்குப் பக்கத்தில் வைப்பதற்கு ஆலோசனை இருக்கிறது.

திருமதி. சி. குழந்தையம்மாள் : சபாநாயகர் அவர்களே, மதுரை ஜில்லாவிலே வைக்கப்படுகிற விவசாயக் கல்லூரியிலே, கோயம்புத்தூர் ஜில்லாவிலே வைக்கப்பட்டிருக்கிற விவசாயக் கல்லூரியில் இல்லாத புதிய ஆராய்ச்சி நிலையங்களோ அல்லது கருத்துக்களோ இருக்குமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. பூ. கக்கன் : விவசாயக் கல்லூரி வைக்க முடிவு செய்திருக்கிறது. எல்லென்னை ஏற்பாடுகள் செய்யலாம், கோயம்புத்தூர் மாதிரியாகவே இருப்பதா, அல்லது ஏதாவது கூடுதலாக வைக்க முடியுமா என்பதெல்லாம் பின்னால்தான் பார்க்க வேண்டும்.

[13th March 1963]

SRI C. CHIRANJEEVULU NAIDU : May I know where the Government propose to start the Veterinary College in the State?

THE HON. SRI P. KAKKAN : I think I have previously stated that the question of starting another Veterinary College was under consideration. The site has not yet been decided.

திரு. கே. மூக்கையா தேவர் : ஸார், இரண்டு நாட்களுக்கு முன் கூட்டுறவு அமைச்சர் அவர்கள் பதில் சொல்லுகிறபோது அந்தப் பகுதியில் கட்டுவதற்குப் பணம் கொடுக்க.....

கனம் சபாநாயகர் : உசிலம்பட்டியைப் பற்றிச் சொன்னார்கள்.....

திரு. கே. மூக்கையா தேவர் : ஆம், உசிலம்பட்டியில்தான், சர்க்கார் புதிதாகக் கட்டவேண்டியிருப்பதால் அதை அங்கு வைக்கலாமா?

கனம் சபாநாயகர் : இந்தக் காலேஜை அங்கே வைக்க கனம் அங்கத்தினர் சொல்லுகிறார்களா?

கனம் திரு. பூ. கக்கன் : விவசாயக் கல்லூரி வைக்க வேண்டுமென்றால், அதற்கு எல்லாவித வசதியும் வேண்டியிருக்கிறது. மதுரைப் பக்கத்தில் வைத்தால் அது மதுரைக்கு மட்டும் என்று அர்த்தமல்ல. மதுரை ஜில்லாவிலே உள்ளவர்களுக்கும், திருநெல்வேலி, கன்னியாகுமரி போன்ற அந்தப் பகுதியிலே உள்ள எல்லோருக்கும் பயன் அளிக்கும்.

திருமதி. பி. கே. ஆர். லக்ஷ்மிகாந்தம் : தலைவர் அவர்களே, விவசாயக் கல்லூரியை மதுரை நகரத்திற்கு அடுத்ததிற்போல் உள்ள இடத்தில் வைக்க வேண்டும் என்று சொல்லுவதற்குக் காரணம் என்ன என்று கேட்டால், மதுரை மாமதுரையாக ஆகும்போது அதையும் அதனுள் சேர்த்துவிட சந்தர்ப்பம் இருக்க வேண்டும். அம்மாதிரியான இடத்தைத் தேர்ந்தெடுப்பார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. பூ. கக்கன் : அந்த இடத்தைத் தேர்ந்தெடுக்கும்போது விவசாயக் கல்லூரிக்கு எந்தவிதமான இடம் தேவை என்று பார்த்து, என்ன பொருத்திய நல்ல இடங்களாகப் பார்த்து மதுரைப் பக்கத்திலேயே கிடைத்தாலும் அல்லது தள்ளிக் கிடைத்தாலும் எல்லாவற்றையும் பார்த்துத்தான் ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும்.

திரு. எம். தண்டாயுதபாணி : பட்டுக்கோட்டையில் இருந்த அக்ரிகல்சரல் ரிஸர்ச் ஸ்டேஷன்—விவசாய ஆராய்ச்சிப் பண்ணை—சென்ற ஆண்டு எடுக்கப்பட்டுவிட்டது. அதைத் திரும்பவும் ஆரம்பிக்க வேண்டுமென்று கேட்டிருக்கிறோம். அதையாவது அந்த இடத்தில் ஆரம்பிக்க ஆவன செய்வார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. பூ. கக்கன் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்தக் கேள்வி விவசாயக் கல்லூரி பற்றியது. கனம் அங்கத்தினர் வேறு ஒரு ரிஸர்ச் ஸ்டேஷன் பற்றிக் கேட்கிறார். அதற்குத் தனியாகக் கேள்வி போட்டால் பதில் சொல்லலாம்.

திருமதி. சி. குழந்தையம்மாள் : மேல் நாடுகளுக்கு விவசாயத்துறையில் ஆராய்ச்சிக்காகச் செல்லுகிறவர்களுக்கு ஃபாரின் எக்ஸ்சேஞ்ச் கிடைப்பதில் கஷ்டம் இருக்கிறது. மதுரை விவசாயக் கல்லூரியில் அம்மாதிரியான படிப்புக்களுக்கு ஏற்பாடுகளை அரசாங்கம் செய்வார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. பூ. கக்கன் : எவ்வாறு செய்யப்படும் என்பதை முன்னதாகவே சொல்லிவிட முடியாது. பின்னால்தான் அதைப் பற்றிய விவரங்களைச் சொல்ல முடியும்.

[15th March 1963]

திரு. கே. மூக்கையா தேவர் : மதுரையில் தனியார் துறையில் அம்மாதிரி ஒரு விவசாயக் கல்லூரி ஆரம்பிக்க முடியும் என்று ஏற்கனவே மனுக்கள் செய்யப்பட்டன. அம்மாதிரி மனுக்கள் செய்திருப்பவர் திரு தியாகராஜ செட்டியார் ஆகும். அது என்ன ஆயிற்று ?

கனம் திரு. பூ. கக்கன் : தனிப்பட்டவர்கள் வைப்பதைக்காட்டிலும் அரசாங்கத்தில் வைப்பது சிறந்தது. ஆகையால்தான் அரசாங்கம் இந்த முடிவுக்கு வந்திருக்கிறது.

புலவர் கா. கோவிந்தன் : தஞ்சைக்கு அடுத்த நெல் வீளைச்சல் அதிகமாகத் தருகிற மாவட்டம் வட ஆற்காடு மாவட்டம். இந்த வட ஆற்காடு மாவட்டம் பல துறைகளில் பின்தங்கியிருக்கிறது. அதை எண்ணியாவது இந்த விவசாயக் கல்லூரியை வட ஆற்காடு மாவட்டத்தில் வைக்க அமைச்சர் அவர்கள் முன்வருவார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. பூ. கக்கன் : இப்போது இருக்கிற நிலைமையில் ஒரு விவசாயக் கல்லூரி போதாது என்று இன்னொரு விவசாயக் கல்லூரி வைக்க ஏற்பாடு செய்து அதைத்தான் மதுரை நகரத்தின் பக்கத்தில் வைப்பதாக ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது.

கனம் சபாநாயகர் : அதையே மாற்றச் சொல்லுகிறார்களா அல்லது வேறு ஒன்று கேட்கிறார்களா ?

புலவர் கா. கோவிந்தன் : இந்தக் கல்லூரியே வந்தால் வரவேற்கிறேன். இல்லையென்றால் அடுத்த கல்லூரியையாவது அங்கு வைக்க ஏற்பாடு செய்வார்களா ?

கனம் திரு. பூ. கக்கன் : இதற்குள் எப்படி நான் வாக்குறுதி கொடுக்க முடியும் ?

திரு. ஜே. மாதா கவுடர் : விவசாயக் கல்லூரியை ப்ளையின்லிலே வைப்பது என்றால் மதுரை மாவட்டம், வட ஆற்காடு மாவட்டம், திரு நெல்வேலி மாவட்டம் என்று சூடு பிடிக்கப் பேசுகிறார்கள். அதைவிட்டு அதைக் குளிர்ச்சியான இடத்தில் வைப்பதால் சூடு பிடிக்காது. ஆகையால் நீலகிரி மாவட்டத்தில் வைப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்வார்களா ?

கனம் திரு. பூ. கக்கன் : விவசாயக் கல்லூரியை நீலகிரியில் வைக்க இடமே கிடையாது.

பிற மாநிலப் பல்கலைக் கழகங்களில் தமிழ்

*208. கேள்வி—**புலவர் கா. கோவிந்தன் :** கனம் நிதி அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விக்குப் பதிலளிப்பாரா—

பிற மாநிலப் பல்கலைக் கழகங்களில், தமிழ் மொழி வளர்ச்சிக்காக, தமிழ் நாட்டு அரசு மேற்கொண்டிருக்கும் திட்டங்கள் யாவை ?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : விவரப் பட்டியல் ^a ஒன்று மேசை மீது வைக்கப்பட்டுள்ளது.

புலவர் கா. கோவிந்தன் : தலைவர் அவர்களே, ஐந்து பல்கலைக் கழகங்களுக்கு மானியம் அளிப்பதாக அமைச்சர் அறிவித்தார்கள். மானியம் பெறுகிற பல்கலைக்கழகங்களில் என்ன என்ன தமிழ்ப் பணிகள் நடைபெறுகின்றன என்று அமைச்சர் அவர்கள் விளக்குவார்களா ?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : அதைப் பற்றி மேலும் விவரங்கள் வேண்டுமென்றால் தனிக் கேள்வி வேண்டும்.

SRI M. S. SELVARAJAN : Sir, apart from the grants given to Universities in other States for the popularization of Tamil, will the Government think of the possibility of awarding merit scholarships and even prizes for Tamil experts from other States?

[13th March 1963

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : I do not think we are awarding merit scholarships for students or scholars of other States.

புலவர் கா. கோவிந்தன் : நமது இந்திய நாட்டிலிருக்கிற பல்கலைக் கழகங்களில் தமிழ்ப் பணி புரிய நமது அரசாங்கம் செய்திருக்கிற திட்டங்களை அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். இந்திய நாட்டிற்கு அப்பாற்பட்ட வெளி நாடுகளில் இருக்கும் பல்கலைக் கழகங்களில் தமிழ்ப் பணி புரிய அரசாங்கம் என்ன நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறார்கள்?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : அதைப் பற்றித் தனிக் கேள்வி வேண்டும்.

தொழிற்கல்வி ஆசிரியர்கள்

* 209. கேள்வி—**திரு. எஸ். ஜே. ராமசாமி (திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி சார்பாக) :** கனம் நிதி அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) 1963-64 கல்வியாண்டிலிருந்து உயர்தரவக்கப் பள்ளிகளில் தொழிற்கல்வி போதிக்கப்பகுதி நேர ஆசிரியர்கள் இருந்தால் போதுமென அரசாங்கம் கருதுகிறதா?

(இ) ஆம் எனில், இப்போதுள்ள முழுநேர தொழிற்கல்வி போதிப்பவர்களின் நிலையென்ன?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : (a) Yes.

(b) The matter is under consideration.

திரு. எம். எஸ். செல்வராஜன் : ராஜ்யம் முழுவதிலும் பணியாற்றக் கூடிய கைத்தொழில் ஆசிரியர்களின் எண்ணிக்கையைச் சொல்ல முடியுமா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : அந்த எண்ணிக்கையைப் பற்றி என்னிடம் விவரம் இல்லை.

திரு. ஜே. மாதா கவுடர் : எட்டாம் வகுப்பு எடுக்கப்பட்ட பிறகு அவர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்ட 18 பிரிபட் குறைவதன் காரணமாக அவர்கள் பரீட்சை எழுதிக்கொடுக்க வேண்டும் என்று அரசாங்கம் கருதுகிறது என்று சொல்லப்படுகிறது. அப்படியிருந்தால் ஐக்காம் வகுப்பிலிருந்து அவர்கள் சொல்லிக்கொடுத்தால் 18 பிரிபட் வந்துவிடுமா? அதைப்பற்றி அரசாங்கம் ஆலோசிக்குமா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : எரிபட்ட 8-ம் வகுப்பை மீண்டும் வைத்துவிடலாம் என்று யோசனை இப்பொழுது அரசாங்கத்தினிடம் இருக்கிறது. அந்த வகையிலே முடிவு எடுப்படுவதில் இந்த பிரச்சனை எழாது.

திரு. எம். எஸ். செல்வராஜன் : இப்பொழுது பணியாற்றி வருகிற கைத்தொழில் ஆசிரியர்கள் முழுநேர ஊழியர்களாகக் கருதப்படுவார்களென்று அரசாங்கம் ஒரு சந்தர்ப்பத்தைக் கொடுத்திருக்கிறது. அவர்களில் யாராவது ரிடையர் ஆனால், அல்லது லீவ் வேகன்ஸி எற்பட்டால், அந்த நேரத்தில் நியமிக்கப்படுகிறவர் முழு நேர ஆசிரியர்களாகக் கருதப்படுவார்களா, அல்லது பகுதி நேர ஆசிரியர்களாகக் கருதப்படுவார்களா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : ஏழு, எட்டு வகுப்புகளுக்கு என்ன நிலை எதிர்காலத்தில் என்பது சீக்கிரம் முடிவு செய்யப்பட வேண்டியிருக்கிறது. அவ்வாறு முடிவு செய்கின்ற வரையிலே இந்த எப்ரல் மாதம் வரையில் அவர்கள் முழுநேர ஆசிரியர்களாகக் கருதப்படுவார்கள், பகுதிநேர ஆசிரியர்களாகக் கருதப்படமாட்டார்கள் என்று உத்தரவு போடப்பட்டிருக்கிறது. இந்த விஷயத்தில் முடிவு எடுக்கப்பட்ட உடனே என்ன தேவைப்படுகிறதோ அதற்கேற்றவாறு உத்தரவு பிறப்பிக்கப்படும்.

திரு. ஜே. மாதா கவுடர் : எட்டாம் வகுப்பு பள்ளிகளிலே வைக்க வேண்டுமா, வேண்டாமா என்பது பற்றி இந்தக் கல்வி ஆண்டுக்கு முன்பாக சர்க்கார் முடிவு செய்யுமா?

13th March 1963]

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : எப்ரல் மாதம் முதல் தேதியன்று கல்விக் கொள்கையைப் பற்றி இந்த மன்றத்தில் விவாதிக்கப்படும் என்று எதிர்பார்க்கிறேன். அப்பொழுது இந்த விவரங்களை நான் குறிப்பிடுகிறேன்.

புலவர் கா. கோவிந்தன் : இப்பொழுது தொழிற் பயிற்சி ஆசிரியர்களுடைய நிலை தேவைக்கு மேல் இருப்பதாக அமைச்சர் அவர்கள் கூறுகிற நிகழ்ச்சிகளிலிருந்து தெரியவருகிறது. அப்படியானால், அந்த ஆசிரியர்களுக்குப் பயிற்சி அளிக்கப்படும் திட்டம் மேலும் கைக்கொள்ளப்படுமா அல்லது கைவிடப்படுமா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : இப்பொழுதிருக்கும் நிலையில் தேவைக்கு மேல் இருக்கிறது என்று சொல்லுவதற்கில்லை. ஒரு வகுப்பைக் குறைத்துவிட்டால் தேவைக்கு மேல் இருப்பதாகக் கருதப்படும். அப்படிக் குறைப்பதா, இல்லையா என்பது சீக்கிரமே முடிவு செய்ய வேண்டிய விஷயம். அனேகமாகக் குறைக்கப் போவதில்லை என்று சொல்லலாம்.

திருமதி சி. குழந்தையம்மாள் : அமைச்சர் அவர்கள் கூறிய பதிலில் இவர்கள் முழுநேர ஆசிரியர்களாகக் கருதப்பட வேண்டுமென்று குறிப்பிட்டார்கள். ஆனால், சில பள்ளிகளில் இவர்கள் முழுநேர ஆசிரியர்களாகக் கருதப்படுகிறார்களே ஒழிப, முழுநேர ஆசிரியர்களுக்கேற்ற சம்பளம் கொடுக்கப்படாமல் இருக்கிறார்கள். முழுநேர ஆசிரியர்களுக்கான சம்பளம் கொடுப்பதற்கேற்ற ஒரு சட்டம் சர்க்கார் பிறப்பித்த உத்தரவில் இருக்கிறதா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : இப்பொழுது இருக்கிற கிராப்ட் ஆசிரியர்கள் முழுநேர ஆசிரியர்களாகத்தான் கருதப்படுகிறார்கள். முழுநேர ஆசிரியர்களாகக் கொள்ளப்பட்டு, குறைந்த சம்பளம் கொடுக்கப்பட்டால், அந்த விவரங்களை அரசாங்கத்திற்கு எழுதி அனுப்ப வேண்டும்.

திரு. ஜே. மாதா கவுடர் : எட்டாம் வகுப்பு வரையிலே உள்ள பள்ளிகளில் இதுபோன்ற ஆசிரியர்களை நியமிப்பதனால், 5-ம் வகுப்பு முடிந்து, ஆறாம் உயர்நிலைப்பள்ளிகளில் 6-வது வகுப்பு ஆரம்பத்திலிருந்தே மாணவர்களுக்கு இதுபோன்ற பயிற்சி அளிப்பது நல்லது அல்லவா? அப்படியிருந்தால், இது மாதிரி ஆசிரியர்களுக்கு பிரியட் கணக்குப் போடாமல் இருக்கக்கூடிய நிலை ஏற்படும் அல்லவா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : 6-வது வகுப்பிலிருந்து பயிற்சி தொடங்கி, 6, 7, 8 என்று மூன்று வகுப்புகளாக இருப்பதை இரண்டாகக் குறைத்தால், முழு நேர ஆசிரியர்கள் இவ்வளவு பேர்களுக்கு அவசியம் இல்லை என்று கருதப்படுகிறது.

Administrative Expenditure (economy)

* 210 Q.—**SRI V. SANKARAN :** Will the Hon. the Chief Minister be pleased to state the various steps taken and the proposals to observe strict economy in all Government Departments and local bodies in the State?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : A statement * is placed on the Table of the House.

SRI C. CHIRANJEEVULU NAIDU : Sir, May I know whether there is any proposal under the consideration of the Government to withdraw one jeep from each Block and allot one jeep for two Blocks?

[13th March 1963]

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : Sir, I would like to have notice.

* 211 Q.—SRI S. MADHAVAN : Will the Hon. the Chief Minister be pleased to state—

(a) whether the Government have taken steps to reduce the administrative expenditure; and

(b) if so, whether those steps will affect the efficiency in the administration?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : (a) Attention is invited to the statement placed on the table of the house with reference to Legislative Assembly Question No. 210 (Starred).

(b) No, Sir.

திரு. எஸ். மாதவன் : பஞ்சாயத்து யூனியன் பள்ளி ஆசிரியர்களைக் குறைக்க வேண்டுமென்று அரசாங்கம் ஏதாவது உத்தரவு அனுப்பியிருக்கிறதா? அதை மீண்டும் பரிசீலனை செய்ய அரசாங்கத்திற்கு உத்தேசம் இருக்கிறதா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : இப்பொழுதிருக்கிற ஆசிரியர்களை எடுத்துவிட வேண்டுமென்று அரசாங்கம் உத்தரவு ஒன்றும் போடவில்லை. ஆனால், ஆசிரியர்கள், மாணவர்கள் எண்ணிக்கை விதிதாசாரம் நிர்ணயிக்கப்பட்டு, அது அனுசரிக்கப்பட வேண்டும் என்று அரசாங்கம் தெரிவித்திருக்கிறது. ஆனால், அதற்காக இருக்கிற ஆசிரியர்களை வேலையிலிருந்து எடுத்து அனுப்பிவிட வேண்டுமென்ற யோசனையும் இல்லை.

திரு. கி. இரா. சம்பந்தம் : இப்பொழுது பழைய ஸ்லாப் முறை மாறி ஒரு ஆசிரியருக்கு 35 மாணவர்கள் என்ற ரேஷிபா வந்த பிறகு பல ஆசிரியர்கள் பாதிக்கப்படுகிறார்கள் என்பது பற்றி அரசாங்கத்தின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவரப்பட்டதா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : நான் சற்று முன்புதான் சொன்னேன். இப்பொழுதிருக்கிற ஆசிரியர்கள் பாதிக்கப்பட மாட்டார்கள்.

திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : எவ்வளவு சிக்கனத்தைக் கடைப்பிடிக்கலாம் என்பதை ஆராய்ந்து அறிப தனிக் குழு ஒன்றை நியமிக்க அரசாங்கம் முன்வருவார்களா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : அவ்வாறு அதற்கென்று ஒரு தனிக் குழு அவசியம் இல்லை என்றுதான் அரசாங்கம் கருதுகிறது.

மருத்துவக் கல்லூரியில் அனுமதிப்பதற்கான வயது.

*213. கேள்வி—திருமதி ராஜாத்தி குஞ்சிதபாதம் : கனம் சுகாதார அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) பி.யு.ஸி. (P.U.C.) வகுப்பில் தேர்வுக்கான தற்போதுள்ள குறைந்த பட்ச வயதிற்கும், மருத்துவக் கல்லூரியில் அனுமதிப்பதற்கான குறைந்தபட்ச வயதிற்கும் எதேனும் வித்தியாசமிருக்கிறதா?

(இ) ஆம் என்றால், அதைப் போக்க உத்தேசமுண்டா?

THE HON. SRIMATHI JOTHI VENCATACHELLUM : (a) Yes.
(b) The matter is under examination.

திருமதி ராஜாத்தி குஞ்சிதபாதம் : பதினான்கு வயது ஆறு மாதம் முடிந்திருந்தால் காலேஜில் சேரலாம் என்று நிர்ணயிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதன்படி பி.யு.ஸி. வகுப்பு முடிக்கும்பொழுது 15 வயது 4 மாதம் முடிந்திருக்கும். அப்படியிருக்கும்பொழுது மெடிகல் காலேஜில் சேருவதற்கு மட்டும் 16 வயது என்று நிர்ணயிக்கப்பட்டிருக்கிறது. இதனால் 3 மாதம் அதிகப்

13th March 1963]

படி ஆவதால் பாஸ் செய்த மாணவர்கள் மருத்துவக் கல்லூரிக்குப் போவதற்கு வாய்ப்பு இல்லாமல் போகிறதே? ஆகவே இந்த 3 மாதத்தைக் குறைத்து வயதை நிர்ணயிப்பது பற்றி அமைச்சர் அவர்கள் ஆலோசிப்பார்களா?

கனம் திருமதி ஜோதி வெங்கடாசலம் : 14 வயது 6 மாதம் at the time of admission into the Pre-University Course. அவர்கள் அதை முடிப்பதற்கு 15 வயது 9 மாதம் ஆகும். சரியான முறையிலே ஒரு ஆண்டிலே தேர்ச்சி பெறுவார்களேயானால், தேர்ச்சி பெற்ற பிறகு, ஜூலைல் அடம்ஷன் ஆகிற காரணத்தினால், அக்டோபரில் அவர்களுக்கு 16 வயது பூர்த்தியாகவேண்டும் என்று இன்டியன் மெடிகல் கவுன்சில் ஒரு கொள்கை வகுத்திருக்கிறது.

திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : மருத்துவக் கல்லூரியில் சேருவதற்கான அதிகப்பட்ச வயது எவ்வளவு என்று இப்பொழுது நிர்ணயிக்கப்பட்டு இருக்கிறது? அதில் மாற்றம் ஏதேனும் செய்ய எண்ணம் உண்டா?

கனம் சபாநாயகர் : மார்க்ஸ்மம் ஏஜ் எவ்வளவு என்று கேட்கிறார்கள். 25 வயது, 30 வயது மாணவர்கள் சேர்த்துக்கொள்ளப்படுவார்களா என்று கேட்கிறார்.

திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : மருத்துவக் கல்லூரியில் சேருவதற்கான அதிகப்படியான வயது எவ்வளவு என்று இப்பொழுது நிர்ணயிக்கப்பட்டிருக்கிறது? அதில் ஏதேனும் மாற்றம் காண எண்ணம் உண்டா?

கனம் திருமதி ஜோதி வெங்கடாசலம் : மார்க்ஸ்மம் வயது ஒன்றும் குறிப்பிடவில்லை. ஏற்கனவே வயது குறைவாக உள்ளவர்கள் அடம்ஷன் கேட்கிறார்கள்.

திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : இருபத்தைந்து வயது, முப்பது வயது வந்தவர்கள் மருத்துவக் கல்லூரியில் சேர விரும்தினால், அவர்கள் அனுமதிக்கப்படுவார்களா?

கனம் திருமதி ஜோதி வெங்கடாசலம் : தனிப்பட்ட கேள்வி போட வேண்டும்.

Coal (Chingleput district)

* 214 Q.—SRI V. SANKARAN :

PULAVAR K. GOVINDAN :

SRI S. MADHAVAN :

SRI RAMA ARANGANNAL : Will the Hon. the

Minister for Industries be pleased to state—

(a) whether it is a fact that a large deposit of coal was discovered recently in Chingleput district; and

(b) if so, the details thereof?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : (a) & (b) The Government have received reports of occurrence of coal in Chingleput district, but it would be very premature to say that deposits which can be worked economically have been located. The Director-General, Geological Survey of India, has been asked to send a detailed report in the matter and his reply is awaited.

புலவர் சா. கோவிந்தன் : இங்கே கிடைக்கிற நிலக்கரியையும், திருக் கரங்குன்றத்தில் கிடைக்கிற இரம்பையும் வைத்துக்கொண்டு ஒரு உருக்கு ஆலை யை அமைக்கவும், அதை வெளிநாட்டுக்கு அனுப்பி பரிசீலனை செய்வதற்கு மகாபலிபுரத்தை ஒரு நல்ல துறைமுகமாக முன்கூட்டியே அமைக்க முயற்சி எடுக்கப்படுமா?

[13th March 1963

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : இங்கே நிலக்கரி கிடைக்கிறதா என்பது பரிசீலனையில் இருக்கிறது. அங்கே இரும்பு இருக்கிறதா என்பதைப் பற்றி பரிசீலனை கூட ஆரம்பிக்கவில்லை. இதை எல்லாம் வைத்துக் கொண்டு வெளி நாட்டிற்கு அனுப்பிப் பரிசீலனை செய்தால் என்ன பலன் கிடைக்கும் ?

திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : செங்கற்பட்டு மாவட்டத்திலுள்ள நிலக் கரிப் படிவங்களை ஆராய்ச்சி செய்திருக்கிற ஆராய்ச்சியாளர்கள், இதுவரை அரசாங்கத்திற்கு ஏதாவது அறிக்கை சமர்ப்பித்திருக்கிறார்களா ? அப்படியானால், அது சபை முன் வைக்கப்படுமா ?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : முன்பு எல்லாம் ஒரு நியதி உண்டு. ஜியாலாஜிகல் சர்வே ஒரு இடத்தில் கனிப் பொருள் இருக்கிறது என்று கண்டுபிடித்தால், அதை வெளியிலே சொல்லக்கூடாது. ஜியாலாஜிகல் சர்வே ஆப் இந்தியாவுக்கு எழுதி அனுப்ப வேண்டும். அவர்கள் பரிசீலனை செய்து, கருப்பாக இருப்பதெல்லாம் நிலக்கரிதானா என்று கண்டுபிடிக்க வேண்டும். அதனுடைய காலோரிபிக் வேல்யூ எவ்வளவு என்று கண்டு பிடிக்க வேண்டும். கோக்கிங் தன்மை எப்படியிருக்கிறது என்று கண்டுபிடிக்க வேண்டும். அதற்குப் பிறகுதான் நிலக்கரி இருக்கிறதா என்று சொல்ல வேண்டும். ஆனால் நம் நாட்டிலே கருப்பாக இருப்பதெல்லாம் இரும்பு என்றும், வெள்ளையாக இருப்பதெல்லாம் மைக்கா என்றும் நினைக்கக்கூடிய சம்பிரதாயம் இருந்துவருகிறது. இப்பொழுது திட்டமாக ஒன்றும் சொல்லுவதற்கில்லை. பரிசீலனையில் இருந்துகொண்டிருக்கிறது.

திரு. எஸ். ஜே. ராமசாமி : காஞ்சிபுரத்திற்குப் பக்கத்திலே நிலக்கரி இருப்பதாக அண்மையில் ஒரு செய்தியைப் பார்த்தோம். அது எந்த நிலையில் உள்ளது ? நிலக்கரிப் படிவங்கள் கிடைப்பதற்கான சாத்தியக் கூறுகள் இருக்கின்றனவா ?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : பரிசீலனை முடிந்த பிறகுதான் எந்த விவரமும் கொடுக்க முடியும்.

English Language Teaching Campaign

*215 Q.—**SRI R. S. VEERAPPA CHETTIAR :** Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state—

(a) whether the Government have started an English Language Teaching Campaign in the State; and

(b) if so, whether there is any proposal to include this in the Training Schools?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : (a) Yes.

(b) A number of training school teachers have already been trained under the Madras English Language Teaching Campaign. There is a proposal under consideration to train the remaining Training School teachers in the up-to-date methods of English teaching.

English in Elementary Schools

* 216 Q.—**SRI R. S. VEERAPPA CHETTIAR :** Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state—

(a) whether there is any proposal to introduce English in the III Standard in Elementary schools from the next School year; and

13th March 1963]

(b) if so, the grade of teachers who will have to handle such classes?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : (a) Yes, the matter is under consideration.

(b) Secondary grade teachers will normally handle English classes.

அமைச்சரின் சுற்றுப்பயணம்

*217. கேள்வி—திரு. எஸ். முருகையன் : (திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி சார்பாக) கனம் நிதி அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விக்குப் பதிலளிப்பாரா—

கனம் செய்தித் துறை அமைச்சர் 1962 டிசம்பர் மாதத்தில் பிரயாணம் செய்த மைல்கள் எவ்வளவு? அது சம்பந்தமாக அவர் வாங்கிய அலவன்ஸ் எவ்வளவு?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : During the period the Minister travelled 2,890 miles and drew a sum of Rs. 1,585.40 nP. towards travelling allowance and daily allowance.

Teachers (transfer)

* 218 Q.—SRI S. MADHAVAN : Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state whether there is any Government Order directing that husband and wife serving as teachers in a village should not be separated?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : Yes, the husband and wife should generally be posted in the same station. However, this is not to be construed as fettering the discretion of the authorities to transfer either the husband or the wife to another station for administrative reasons.

திரு. எஸ். மாதவன் : பஞ்சாயத்து யூனியன் பள்ளிகளிலுள்ள ஆசிரியர்களை, பனிஷ்மெண்ட் கொடுப்பதற்காக, கணவன் மனைவியைப் பிரித்து வைப்பதாக ஒரு பாலிஸி இருக்கிறது. இது அரசாங்கத்தின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவரப்பட்டதா? அப்படி செய்யக்கூடாது என்று அரசாங்கம் உத்தரவிடுமா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : கணவன், மனைவியைப் பிரித்துத் தான் பனிஷ்மெண்ட் கொடுக்கவேண்டும் என்பதில்லை. பனிஷ்மெண்ட் கொடுக்கும்பொழுது, சில சமயங்களில், கணவன் மனைவியைப் பிரித்து வைப்பது தவிர்க்க முடியாததாகப் போகிறது.

திரு. ஆ. துரையாசன் : அதிகாரிகளின் சொந்த விருப்பு வெறுப்பின் காரணமாக இதைப் போல் மாற்றப்படுவது பற்றி அரசினருக்குப் புகார்கள் வந்திருக்கின்றனவா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : அவ்வாறு புகார்கள் வரவில்லை.

திரு. டி. எஸ். சிவரீட்சா தேவர் : குடும்பக் கட்டுப்பாடு திட்டத்தை அமுல் நடத்துவதற்காக இந்த மாதிரி தம்பதிகளைப் பிரித்து வைக்கிறார்கள் என்று சொல்லுகிறார்களே, அது உண்மையா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : குடும்பக் கட்டுப்பாடு வேறு விஷயம். அதற்காகத் தம்பதிகளைப் பிரிப்பது பெரிய பாவம் என்று நான் சொல்லுவேன்.

[13th March 1963

புலவர் கா. கோவிந்தன் : இப்பொழுது பஞ்சாயத்து அளவிலே பள்ளிகள் இருப்பதால், பஞ்சாயத்துத் தலைவர்கள் விருப்பப்படி ஆசிரியர்களை மாற்றுவது என்ற நிகழ்ச்சி பரவலாக நடைபெறுகிறது. காரணம் இல்லாமல் மூன்று ஆண்டுகளுக்குள்ளாக ஆசிரியர்களை மாற்றக் கூடாது என்ற விதியை அரசாங்கம் அமுல் நடத்த முன்வருமா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : புதிதாக அமுல் நடத்த வேண்டிய தில்லை. காரணம் இல்லாமல் மூன்று ஆண்டுகளுக்கு முன்னர் ஆசிரியர்களை மாற்றக் கூடாது என்ற விதி இப்பொழுதும் இருக்கிறது. தகுந்த காரணங்கள் இருந்தால் மாற்றுவது தவிர்க்க முடியாத விஷயம்.

திரு. கி. இரா. சம்பந்தம் : எப்பொழுதும் ஆண்டின் நடுவில் மாற்றுவது கிடையாது. இப்பொழுதெல்லாம் ஆண்டின் நடுவிலே மாற்றுவது இல்லை, ஆசிரியர்கள் அவர்கள் குழந்தைகளைப் படிக்க வைப்பதற்குக் கஷ்டப்படுகிறார்கள். குடும்பத்தையும் மாற்ற வேண்டிய நிலையில் இருக்கிறார்கள். வழக்கம்போல், ஆண்டு முடிவில் மாற்றக் கூடிய விதியைக் கடைப்பிடிக்க வேண்டுமென்று எல்லாப் பஞ்சாயத்து யூனியன்களுக்கும் சர்க்கார் அறிவிப்புக் கொடுப்பார்களா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : அந்த விதி அனுசரிக்கப்பட்டு வருகிறது. ஆனால் வேறு காரணங்களினால் ஆண்டு நடுவிலே மாற்ற வேண்டியிருக்கிறது. அதற்கு ஆசிரியர்களை காரணமாக இருக்கலாம். அல்லது பஞ்சாயத்து யூனியன்கள் காரணமாக இருக்கலாம். எத்தனையோ காரணங்கள் இருக்கலாம்.

திரு. ஆர். ரங்கசாமி : ஆசிரியர்களிடையே கணவன் மனைவி தகராறு ஏற்பட்டு, ஊரிலே இருப்பவர்கள் அதைப் பார்த்து நடக்காமல் இருப்பதற்கு அவர்களை வேறு இடங்களுக்கு மாற்ற சர்க்கார் ஏற்பாடு செய்யுமா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : அப்படிக்கூட எனக்குப் புகார் வருவது உண்டு. (சிரிப்பு). அவர்களிடையே மனஸ்தாபம் இருப்பதன் காரணமாக, அவர்கள் பள்ளிக்கூடம் வந்தால் பாடம் சொல்லிக்கொடுப்ப தில்லை என்றும், இந்த சண்டையேதான் நடந்துகொண்டிருக்கிறது என்றும் புகார்கள் வந்திருக்கின்றன.

SRI C. CHIRANJEEVULU NAIDU : Will any orders be issued to the Panchayat Union Councils asking them to consult the Education Department, i.e., the Deputy Inspectors of Schools, in the matter of transfers, as was being done in the erstwhile District Boards and Local Bodies?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : Yes, Sir; such an order had been in force. But it was not always observed.

திரு. அ. ராகவ ரெட்டி : அம்மாதிரி கல்வி இலாகாவை முன்சூட்டி யோசிக்காமல் மாறுதல் செய்வதற்கு அவர்களுக்கு அதிகாரம் கொடுத்திருப்பதால், ஏராளமான மாறுதல்களை அவர்களாகவே அரசியல் காரணங்களுக்காகவும், மற்ற காரணங்களுக்காகவும் செய்கிறார்கள். அதைத் தடுக்க சர்க்கார் முயற்சி எடுக்குமா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : பஞ்சாயத்து ஆலோசனைக் குழுவிலே இந்தப் பிரச்சினையைப் பற்றிக் குறிப்பிட்டால், எல்லா பஞ்சாயத்து யூனியன் தலைவர்களையும் கலந்து, என்ன மாறுதல்கள் செய்ய வேண்டுமென்று ஆலோசிக்கலாம்.

Southern Zonal Council

* 219 Q.—**SRI V. SANKARAN :** Will the Hon. the Chief Minister be pleased to state the decisions arrived at by the Southern Zonal Council at its meeting at Kanyakumari in December 1962?

13th March 1963]

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : The finalised proceedings of the meeting of the Southern Zonal Council held at Kanyakumari on the 30th December 1962, have not yet been received. Copies of the proceedings of the meeting will be placed in due course in the Parliament Library and also in the Library of the State Legislative Assembly. Till then, the proceedings of the meeting are not disclosed, following the Southern Zonal Council Rules of Procedure.

Panchayat Development (Separate department)

* 220 Q.—**SRI R. S. VEERAPPA CHETTIAR :** Will the Hon. the Chief Minister be pleased to state—

(a) whether there is any proposal to form a separate department, viz., Panchayat Development Department for the effective administration of the Panchayat; and

(b) if so, the details thereof?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : (a) & (b) Yes.

The matter is still under the consideration of the Government.

Plan Projects (Central Aid)

* 221 Q.—**SRI S. MADHAVAN :** Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state—

(a) whether it is a fact that the Central Government aid to the State Projects has been reduced in view of the present emergency; and

(b) if so, how far it will affect the State Plan?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : (a) During the current year there will be no reduction in Central Assistance for Plan Projects. In 1963-64, however, there will be a cut of about Rs. 4 crores in the Central Assistance for our Plan schemes.

(b) In spite of the reduction in Central assistance, we have sought to provide in full for all the essential Plan programmes in 1963-64 by effecting suitable economies under schemes of lower priority and in particular under building schemes.

திரு. எஸ். மாதவன் : இந்த நிதி குறைந்த காரணத்தால், கட்ட வேலைகள் நிறுத்தப்படும் என்ற தகவல்கள் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் பிரைமரி ஹெல்த் ஸென்டர் கட்டுவதை நிறுத்தக் கூடாதென்று நமது சர்க்காருக்கு மத்திய சர்க்கார் ஆலோசனை கூறியுள்ளதா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : இந்த நிதி குறைந்ததினால் கட்ட வேலைகளை நிறுத்த வேண்டுமென்பதல்ல. பொதுவாக இப்பொழுதுள்ள ரெருக்கடி நிலையின் காரணமாக கட்ட வேலை நிறுத்தப்பட்டிருக்கிறது. மேலும், கட்ட சாதனங்கள் கிடைப்பதும் கஷ்டமாக இருக்கிறது. பிரைமரி ஸென்டர்களைப் பொறுத்தவரையில் அவ்வப்பொழுது யோசித்து எந்த அளவுக்குக் கட்டடங்கள் கட்டுவது என்று முடிவு எடுக்கப்படும். மத்திய சர்க்கார் ஒன்றும் உத்தரவு போடவில்லை. அப்படிப் போடவேண்டிய நிமித்தம் இல்லை.

[13th March 1963

9 00
a.m.

திரு. எஸ். ஜே. ராமசாமி : கனம் தலைவர் அவர்களே, சில இடங்களில் ஹெஸ்த் சென்டர்கள் கட்டுவதற்காக முன்பு சாங்ஷன் செய்யப்பட்டிருந்தும் அவைகள் எல்லாம் இப்பொழுது நிறுத்தப்பட்டிருக்கின்றன. அவைகளை மெல்லாம் இப்பொழுது எடுத்துக்கொண்டு முடிப்பதற்கு முன் வருவார்களா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்..

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : இப்பொழுது டாக்டர்கள் பற்றாக்குறை இருக்கிறது. ஆனால் கட்டிடங்களைக் கட்ட வேண்டுமென்றால் அந்தக் கட்டிடங்களுக்கு வேண்டிய சாமான்கள் கிடைக்கவில்லை. ஆகையால் ப்ரைமரி ஹெஸ்த் சென்டர்களுக்கு என்று கட்டப்பட வேண்டிய கட்டிடங்கள் கட்டப் படாமல் நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருக்கின்றன.

திரு. எஸ். முருகையன் : டாக்டர்கள் இருந்தும் சில இடங்களில் ஆஸ்பத்திரிகளுக்குக் கட்டிடங்கள் இல்லாமல் வாடகைக் கட்டிடங்களில் இருந்து வருகிறது. அது போன்ற இடங்களில் கட்டிடங்களைக் கட்டுவதற்கு அரசாங்கம் முன் வருமா ?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : அவசரமாகக் கட்டிடங்கள் கட்ட வேண்டுமென்றாலும் அதற்கு வேண்டிய வசதிகள் இருந்தாலும் அவைகள் நிறுத்தப்படாமல் கட்டப்பட்டு வருகின்றன. ஆனால் பெரிய கட்டிடங்களாக இருந்தால்தான் சாதாரணமாக நிறுத்தி வைக்கப்படுகிறது.

திரு. இரா. பொன்னப்ப நாடார் : ஸார், பள்ளிக்கூடங்களுக்குக் கட்டப்பட வேண்டிய கட்டிடங்களைக் கட்டுவதற்கு ஏதாவது விதி விலக்கு அளிக்க முடியுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : சிறிய கட்டிடங்கள் கட்டப்பட வேண்டியதாக இருந்தால் அவைகள் நிறுத்தப்படாமல் கட்டப்படுகின்றன. அதைப் பற்றி அவ்வப்போது அதில் கவனம் செலுத்தப்பட்டுத்தான் வருகிறது.

திருமதி. சி. குழந்தையம்மாள் : கனம் தலைவர் அவர்களே, சென்ட்ரல் சோஷல் வெல்பேர் போர்டுக்குக் கொடுத்திருந்த மானியம் நிறுத்தப்பட்டிருக்கிற காரணத்தால் கிராமங்களிலுள்ள தாய் சேய் விடுதிகள் கட்டப்படாமல் நிறுத்தப்பட்டிருக்கின்றன. பஞ்சாயத்தினிடம் பணம் இருந்தால் அதை வாங்கிக் கட்டலாம் என்ற யோசனை இருந்து வருகிறது. மத்திய அரசாங்கம் மானியம் இல்லா விட்டாலும் கூட பஞ்சாயத்துகளிடம் பணம் வாங்கிக் கட்டுவதற்கு ஏற்பாடு செய்வார்களா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : இதைப்பற்றி தனிக் கேள்வி போட வேண்டும். பஞ்சாயத்துக்கள் பணம் கொடுப்பதாக இருந்தால் அதற்குத் தடை இருக்காது.

Higher Grade Training Schools (Abolition)

* 222 Q.—**SRI R. S. VEERAPPA CHETTIAR :** Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state whether it is proposed to abolish the Higher Grade Training Schools from next year?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : The question of the gradual elimination of higher grade training schools is under consideration.

சேரி அபிவிருத்தி டிரஸ்ட்

*212 கேள்வி—**திரு. இராம அரங்கண்ணல் :** கனம் கைத்தொழில் அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விக்குப் பதிலளிப்பாரா—

சென்னைிலும் மற்றும் எல்லா நகரங்களிலுமுள்ள குடிசை வாழ் பகுதிகளைப் புனரமைப்பதற்காக (Slum Improvement Trust) என்கிற தனிபான நிறுவனம் ஒன்றை அமைக்க உத்தேசமுண்டா ?

13th March 1963]

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : இல்லை.

திரு. இராம. அரங்கண்ணல் : ஸார், குடிசை வாழ் மக்களுடைய பிரச்சனை நகரத்தைப் பொறுத்தவரையில் பெரிய பிரச்சனையாக இருக்கிறது. அதனால் ஹௌசிங் போர்டின் கீழ் தனியாக ஒரு நிறுவனத்தை அமைத்து அதன் மூலம் அதன் நிர்வாகத்தைக் கவனிக்கும்படி செய்ய அரசாங்கத்திற்கு உத்தேசம் உண்டா ?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : ஹௌசிங் போர்ட் இதை சரியாக கவனித்துக்கொண்டுதான் வருகிறது. அதற்கு நிறுவனம் தேவை இல்லை என்று நினைக்கிறேன்.

திரு. இராம. அரங்கண்ணல் : ஸார், அப்படியென்றால் அந்தப் பகுதிகளில் இருக்கக்கூடிய நகர எம்.எல்.ஏ.க்களுடைய ஆலோசனையைக் கேட்டு ஹௌசிங் போர்டு வேண்டிய நடவடிக்கைகளை எடுத்துக்கொள்வதற்கு ஏற்பாடு செய்வார்களா ?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : கனம் அங்கத்தினர்கள் தங்களுடைய யோசனைகளை விவரமாக தனிப்பட்ட முறையில் எழுதி அனுப்பலாம். அதை வைத்துக்கொண்டும் பரிசீலனை செய்யலாம்.

திரு. எஸ். ஜே. ராமசாமி : கனம் தலைவர் அவர்களே, இப்பொழுது புரம்போக்கு நிலங்களில் இருக்கக்கூடிய குடிசை வாழ் மக்களை வேறு இடங்களுக்கு ஒதுக்க வேண்டும் அல்லது அப்புறப்படுத்த வேண்டும் என்று முடிவு செய்திருக்கிறார்களா, அப்படியானால் அதைப்பற்றி சர்வே செய்து அவர்களை நல்ல இடத்திற்கு அனுப்பி வைக்க இந்த அரசாங்கம் கவனிக்குமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : புரம்போக்கு நிலங்கள் எல்லாம் பொது மக்களுடைய நிலங்கள். பொது இடங்களில் யார் வேண்டுமானாலும் குடிசைகளைக் கட்டிக்கொள்ளலாம் என்று நினைப்பது சரியல்ல. சில சமயங்களில் அவர்களை அகற்றியே தீர வேண்டியதாக இருக்கிறது. அவர்களை அந்த இடத்தை விட்டு அகற்றிவிட்டு வேறு இடங்களில் கட்டிக்கொள்ளச் சொல்ல வேண்டியதாக இருக்கிறது. அப்படி வேறு இடத்தில் கட்டிக் கொள்வதாக இருந்தாலும் கூட ரெவினியூ அதிகாரிகளையோ அல்லது சர்க்காரையோ அனுமதி கேட்டுத்தான் கட்டிக்கொள்ள வேண்டும். இந்த முறையில்தான் விதி இருக்கிறது. ஆகவே பொது இடங்களில் அவர்களாகவே வீடுகளைக் கட்டிக்கொள்வது என்பது சரியல்ல. சில சமயங்களில் பொது செலாகரியத்தை முன்னிட்டு அவர்கள் கட்டாயமாக அகற்றப்பட வேண்டியதாக இருக்கிறது.

திரு. ஏஸ். மணி : கனம் தலைவர் அவர்களே, குடிசை வாழ் மக்கள் அவர்கள் இருக்கக்கூடிய இடங்களில் சமார் இருபது அல்லது முப்பது ஆண்டுகளாகவே குடிசையைக் கட்டிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அப்படி வாழ்ந்து வருவதால் அவர்களுடைய பிரச்சனையைத் தீர்க்க அவர்களுக்குப் பணம் ஒதுக்கி அபிவிருத்தி செய்து கொடுக்க ஏதாவது உத்தேசம் உண்டா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : குடிசைவாழ் மக்களை யாரைக் கேட்டாலும் இவர்கள் இருபது முப்பது வருடமாகவேதான் அப்படி கட்டிக் கொண்டிருப்பதாகச் சொல்லுவார்கள். ஒருவராவது சமீபத்தில் கட்டியதாகச் சொல்லமாட்டார்கள். அதனால் தான் இந்த குடிசைப் பிரச்சனையைத் தீர்க்க நல்ல ஒதுக்கி இருக்கிறோம். அந்த இடத்திற்கு அவர்களை அப்புறப்படுத்தி அங்கு எவ்வளவு வீடுகளைக் கட்டிக் கொடுக்க முடியுமோ அதைக் கட்டிக்கொடுத்து விட்டு வேறு இடங்களுக்கு மாற்றுவதற்கு நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டிருக்கிறது. அதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கையும் எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டு வருகிறது.

திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : சென்னை நகரத்தில் குடிசைவாழ் மக்களை அப்புறப்படுத்துவதற்கு அரசினர் எடுத்துக்கொண்ட முயற்சிகள் என்ன என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

[13th March 1963

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : இதைப்பற்றிய ஸ்டேட்மெண்ட் ஒன்று பட்ஜெட்டின்போது விரிவாகக் கொடுக்கப்படும்.

திரு. மு. சண்முகம் : சில நகரங்களில் பொதுவாக ஹைவேஸுக்கு சம்பந்தப்பட்ட ரோடுகளில் இப்படிப்பட்ட குடிசைகள் அதிகமாகக் கட்டப்பட்டிருக்கின்றன. அவற்றை அப்புறப்படுத்துவதற்கு நகராட்சிக்கு அதிகாரம் இல்லை. ஹைவேசும் தக்க நடவடிக்கை எடுக்க முடியவில்லை. ஹைவேசும் தக்க நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ளாமல் இருப்பதால் அதைத் தடுக்க அரசாங்கம் என்ன நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ளும் என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : ஹைவேஸ் டிபார்ட்மெண்ட் தக்க நடவடிக்கை எடுத்துக் கொண்டதானிருக்கிறார்கள். அதை அமுல் நடத்துவதுதான் கஷ்டமாக இருக்கிறது. அந்த இடங்கள் பொது இடங்களாக இருப்பதால் அவற்றிலிருந்து அவர்களை அப்புறப்படுத்த வேண்டும் என்று நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டால் பக்கத்திலுள்ளவர்கள் வந்து பாவம் ஏழை என்று பலவிதமாகச் சொல்லி அவர்கள் மீது கருணை காட்டுகிறார்கள். அதன் காரணமாக சில இடங்களில் அவர்களை அப்புறப்படுத்துவதில் கால தாமதம் ஏற்படுகிறது.

திரு. எஸ். ஜே. ராமசாமி : கனம் தலைவர் அவர்களே, இப்படி குடிசையில் வாழ்ந்து கொண்டிருக்கிற மக்களுடைய வாக்குகளை அரசாங்கத்துக்கு அளிக்கவில்லை என்பதால்தான் அவர்களை அப்புறப்படுத்துகிறார்கள். அதைத் தடுக்க சட்டம் இல்லையா? அப்படி சட்டம் இல்லையென்றால் அப்படிப்பட்ட சட்டத்தை இயற்ற அரசாங்கம் முன் வருவதற்கு சந்தேகம் என்ன இருக்கிறது என்பதை அறிய விரும்புகிறேன். அவர்களிடமிருந்து கருணை காட்டுவேண்டும்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : கனம் அங்கத்தினர் ஒரு அரசியல் கட்சியைச் சேர்ந்தவர். அதனால்தான் அவருக்கு இப்படிப்பட்ட சந்தேகம் எல்லாம் வருகிறது. அவர் கட்சி ஆட்சியில் இருந்தால் ஒருக்கால் அப்படிப்பட்ட எண்ணம் கொண்டிருப்பாரோ என்னமோ, அதனால்தான் அவருக்கு இந்த விதமான சந்தேகம் ஏற்படுகிறது என்று நினைக்கிறேன்.

திரு. காஞ்சி மணிமொழியார் : சென்னை நகரத்தைப் பொறுத்த வரையில் குடிசைகள் மேலும் மேலும் வளர்ந்துகொண்டே வருகின்றன. அதுவும் நல்ல பாதைகளிலும் ரோடுகளிலும் பல இடங்களில் குடிசைகள் அமைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. ஆகவே உள்ள குடிசைகளை எடுக்காமல் சீர்திருத்தம் செய்வதோடு மேலும் குடிசைகள் வளராமல் இருப்பதற்கு ஒரு திட்டம் வகுப்பதற்காக குடிசைகளின் சர்வே எடுக்க வழி செய்யப் படுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : பொது மக்களுடைய ஒத்துழைப்பும் சட்டசபை அங்கத்தினர்களுடைய ஒத்துழைப்பும் இருந்தால் புது புது குடிசைகள் வளராமல் வெகு சீக்கிரத்தில் தடுத்து விடலாம். ஆனால் குடிசைகளை அகற்றும் விஷயத்தில் சாதாரணமாக பொது மக்களுடைய அபிப்பிராயம் அதற்கு அவ்வளவு பலமாக இல்லை. அதாவது ஒரு குடிசையை அகற்ற வேண்டும் என்றால் சட்டசபை அங்கத்தினர்களும் எல்லாக்கட்சி அங்கத்தினர்களும் வந்து அவர்களுக்கு ஏதாவது சலுகைகள் கொடுக்க வேண்டும் என்று வற்புறுத்துவதன் காரணத்தால் குடிசைவாழ் மக்களை அப்புறப்படுத்த முடியாமல் இருக்கிறது.

திரு. டி. எல். சசிவர்ணத் தேவர் : அவர்களை அப்புறப்படுத்துவதாக இருந்தால் அவசரப்பட்டுக்கொண்டு அப்புறப்படுத்தக் கூடாது. அதை அமைதியாகச் செய்ய வேண்டும். அதற்கு வேண்டிய ஏற்பாடுகளைச் செய்வார்களா என்பதைக் கேட்க விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : கொள்கை அளவில் இதை யாரும் மறுக்க மாட்டார்கள். வசதி இல்லை என்பதற்காக குடிசைகளை செஃரடேரியட்டில் கூட கட்டி விட்டால் என்ன செய்வது? அந்த மாதிரியான

13th March 1963]

இடங்களில் குடிசைகளைக் கட்டிவிட்டால் என்ன செய்வது? சாதாரணமாக அங்கத்தினர்களுக்குத் தெரியும் இப்பொழுது பொது இடங்களிலும் நல்ல இடங்களிலும் அநேகம் குடிசைகள் திடீர் திடீர் என்று வருகின்றன. பொது நன்மைக்காக இருக்கிற இடங்களிலும் இவை தோன்றுகின்றன. அப்படிப்பட்ட இடங்களில் வருவதைத் தடுக்க வேண்டியதாக இருக்கிறது.

திரு. மு. கருணாநிதி : அவர்களுடைய குடிசைகள் அகற்றப்படாமல் இருப்பதற்காக சில இடங்களில் அவர்கள் குடிசைகளைக் கட்டிக்கொண்டிருக்கக் கூடிய இடங்களுக்கு “காமராஜ் நகர்” என்ற பெயரை வைத்துக்கொள்ளுகிறார்கள் என்பது தெரியுமா?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : அதிகப்படியான பாதுகாப்பு வேண்டும் என்பதற்காக சில இடங்களுக்கு எதிர்க் கட்சித் தலைவர் அவர்களுடைய பெயரைக்கூட வைத்துக்கொள்ளுகிறார்கள் என்பதும் தெரியும்.

திரு. எஸ். மணி : கனம் தலைவர் அவர்களே, கிராமப்புறங்களில் அதிகாரிகளைப் பயன்படுத்திக்கொண்டு பல நிலைமைகள் ஏற்படுகின்றன. அதைத் தவிர்க்க முன் வருமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் சபாநாயகர் : கேள்வி என்ன?

திரு. எஸ். மணி : கிராமப் புறங்களில் குடிசைகள் போடுவது சம்பந்தமாக பல தொந்தரவுகள் ஏற்படுகின்றன. அதைத் தடுக்க ஏதாவது நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : கிராமப்புறத்திலும் விண்ணப்பம் செய்து சர்க்காரிடம் அனுமதி பெற்றுத்தான் பொது நிலங்களில் குடிசைகளைப் போட்டுக்கொள்ளலாம். கட்டாயம் அனுமதி வாங்கித்தான் ஆக வேண்டும். அப்படி வாங்காவிட்டால் இந்தப் பிரச்சனை தீராது.

திரு. ஆர். ரங்கசாமி : ஸார், பொது இடங்களில் குடிசை போடும்போது முதலில் மந்திரிகளுடைய பெயரை வைத்து விடுகிறார்கள். முதலில் சுப்ரமணியபுரம் என்று போடுகிறார்கள். பின்னர் அந்தப் பெயரை ஸ்தல கம்யூனிஸ்ட் தலைவர் பெயரில் பாலசுப்ரமணியபுரம் என்று மாற்றி அமைக்கிறார்கள். தனிப்பட்டவர்களுடைய இடங்களில் ஆக்கிரமிப்பதைத் தடுப்பதோடு அரசாங்கம் கிரிமினல் சட்டப் பிரகாரம் நடவடிக்கை எடுக்குமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : இந்தக் குடிசைகளை அகற்ற வேண்டும் என்ற அவசியம் இருக்கும்போது எந்தப் பெயரைப் போட்டிருந்தாலும் அதைப் பார்ப்பது இல்லை. அது காமராஜ் நகர் என்று இருந்தாலும் சரி, அல்லது நெடுஞ்செழியன் நகர் என்று இருந்தாலும் சரி அதைப் பார்ப்பது இல்லை. அகற்றப்படவேண்டும் என்று முடிவு எடுக்கப்பட்டு விட்டால் அதன் பெயரைப் பார்ப்பது இல்லை. பொதுவாக பொது மக்கள் தான் இதற்கு ஒத்தழைக்க வேண்டும். பொது ஜனங்களுடைய நன்மைக்காகத்தான் அவர்களை அப்புறப்படுத்துகிறோம். அதனால் எந்தப் பெயராக இருந்தாலும் அதைக் கவனிப்பது இல்லை.

கனம் சபாநாயகர் : கேள்விகள் முடிவடைந்தன.

Note.—An asterisk (*) at the Commencement of a speech indicates revision by the Member.

II.—CALLING ATTENTION TO OUTBREAK OF PLAGUE EPIDEMIC IN KRISHNAGIRI TOWN.

***திரு. ம. கமலநாதன் :** கனம் தலைவர் அவர்களே, கிருஷ்ணகிரி நகரத்தில் “பிளேக்” கொள்ளை நோய் பரவியிருப்பதும், அவ்வாறு கொள்ளை நோய் பரவுவதைத் தடுக்க அரசினர் அவசியமான தடுப்பு

[திரு. ம. கமலநாதன்]

[13th March 1963]

நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளத் தவறியதும் குறித்த அவசரப் பொது முக்கியத்துவம் வாய்ந்த விஷயத்தைக் கனம் சுகாதார அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குத் கொண்டுவருகின்றேன். கிருஷ்ணகிரி நகரத்தில் சென்ற மாதம் பிளேக் நோய் பரவியிருந்ததன் காரணமாகவும், அரசினர் அவசியமான தடுப்பு நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளத் தவறியதன் காரணமாகவும் ஒரிரு இறப்புகள் ஏற்பட்டன என்பதையும் அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன்.

THE HON. SRIMATHI JOTHI VENKATACHELLUM.
Mr. Speaker, during September 1962, positive rat-falls were reported in Krishnagiri Town. Immediately on receipt of information, necessary staff were diverted to the area from Hosur taluk, for carrying out intensive anti-plague measures in the town. As a preventive measure, intensive anticipatory inoculation of the entire population of the town, treatment of all houses with cyanogas and gammaxane and wholesale fumigation of all shops and godowns were carried out. Twelve Health Inspectors and 24 Fumigation Units (each unit consisting of one maistry and three mazdoors) were engaged in intensive plague control operations in Krishnagiri town.

In addition to the above staff, one Selection Grade Health Inspector was posted for the overall supervision of the control measures adopted in the town. The Epidemiologist of the office of the Director of Public Health was also constantly camping at Krishnagiri for personal supervision of the measures carried out by the staff.

Seventeen thousand four hundred and thirty-four anti-plague inoculations out of a population of 24,917 in Krishnagiri town were conducted. All the 4,562 houses were treated with cyanogas and gammaxane. A second round of treatment of the houses with cyanogas and BHC products was also done.

Similar anti-plague measures were extended to the villages surrounding the Krishnagiri town within a radius of 5 miles. Eleven thousand and twenty-two anti-plague inoculations out of a population of 16,890 were carried out and all the huouses in these villages were treated with cyanogas and gammaxane.

Since no human case or further rat-falls were reported for four months, the staff at Krishnagiri were withdrawn during the first week of February 1963.

Now, three attacks and two deaths from plague were reported from a village Ramagamkottai, hamlet of Bogavapalli in Krishnagiri Panchayat Union in Salem district. This village consists of only three field huts on the outskirts of Krishnagiri town with a population of 25. The date of first attack was 9th February 1963. But, the information about the occurrence of human cases for the first time, reached the Health authorities, only on 15th February 1963, after two deaths had occurred among three attacks.

13th March 1963] [Srimathi Jothi Venkatachellum]

Immediately on receipt of information, necessary control measures were instituted on the same day. Adequate staff have been posted to the area for intensification of control measures in the infected and surrounding villages. One thousand six hundred and ten anti-plague inoculations have been carried out up to 27th February 1963 in the infected and surrounding villages. Four hundred and thirty-four houses have also been treated with cyanogas and gammaxane during the said period. The work is still in progress.

One of the Assistant Directors of Public Health, Madras, has also visited the infected village. Necessary instructions were issued to the District Health Officer, Salem, for intensifying the anti-plague measures with a view to arrest the infection and to take up Krishnagiri Panchayat for cyanogas and gammaxane treatment.

Frequent instructions are being issued to the District Health Officer, Salem, by the Director of Public Health in regard to the control measures to be adopted by him and to keep a vigilant watch over the situation.

III.—VOTING ON DEMANDS FOR GRANTS FOR 1962-64—contd.

*கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, “லேபர் இன்டர்ஸ்டிங் ஃபாக்டரிஸ்,” என்கிற இந்த மானியக் கோரிக்கைக்கு இரண்டு மணி நேரமும், “மோட்டார் வெஹிகிள்ஸ் ஆக்ட்ஸ் அப்டிமினிஸ்ட்ரேஷன்” என்கிற மானியக் கோரிக்கைக்கு இரண்டு மணி நேரமும் ஒதுக்கப்பட்டிருந்தது. ஆனால், நேற்று முடிவு செய்யப்பட்டபடி கனம் அங்கத்தினர் திரு. முக்கையா தேவர் அவர்களுடைய “சிறிது நேர விவாதத் தை” இன்று 12-30 மணிக்கு எடுத்துக்கொள்ளலாம். இந்த ஒரு மணி நேரத்தை மற்ற இரண்டு மானியங்களுக்காக ஒதுக்கப்பட்டிருக்கும் நான்கு மணி நேரத்தில் குறைத்துக்கொள்ள வேண்டியிருப்பதால், “லேபர்” மானியக் கோரிக்கைக்கு ஒன்றரை மணி நேரமும், “மோட்டார் வெஹிகிள்ஸ் ஆக்ட்ஸ் அப்டிமினிஸ்ட்ரேஷன்” மானியத்திற்கு ஒன்றரை மணி நேரமும் பகிர்ந்துகொள்ளலாம். இதற்கு எதிர்க் கட்சியின் தலைவர்களும் ஒப்புக்கொள்கிறார்கள். அதே வகையில் ஒவ்வொன்றாக எடுத்துக் கொள்ளலாம் என்று நான் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

Sir, I move—

“That the time for each of the Demands Nos. XXIV—Labour including Factories and II—Motor Vehicles Acts—Administration included in the agenda for the day be reduced to one and a half hours.”

The motion was put and carried.

(1) DEMAND NO. XXIV—LABOUR INCLUDING FACTORIES.

* THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

“That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 35,25,300 under Demand No. XXIV—Labour including Factories.”

[திரு. எம். பக்தவத்சலம்]

[13th March 1963]

கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, ஆலைகளைப்பற்றியும், ஆலைகளில் வேலை செய்கின்ற தொழிலாளர்களுடைய நலன், தொழிலாளர்களுடைய பாதுகாப்பு ஆகியவைகளைப் பற்றியெல்லாம் கவனிப்பதற்காக ஒரு இயந்திரம் வேண்டியிருக்கிறது. அந்த வகையில் ஒரு இயந்திரம் அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதற்கு ஆகும் செலவும், அதிலே கவனம் செலுத்தி வருகிற உத்தியோகஸ்தர்களுடைய சம்பளமும் தான் பெரும்பாலும் இந்த மானியக் கோரிக்கையில் அடங்கியிருக்கின்றன.

தொழிலாளர்களின் நலன் பாதுகாக்கப்படுவதோடு, வேலையில்லாதவர்களுக்கு வேலை தேடிக் கொடுக்கும் பொறுப்பையும் இந்த இலாக்கா ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிறது. எம்ப்ளாய்மென்ட் எக்ஸ்சேஞ்சு பற்றிய ஒன்றிரண்டு விவரங்களைப் பின்னால் சொல்லுகிறேன்.

தொழிலாளர் கல்வித் திட்டம் என்ற ஒன்று இருக்கிறது. அதுவும் இப்பொழுது நிறைவேற்றப்பட்டு வருகிறது.

முக்கியமாக நான் ஒன்றைக் கூற விரும்புகிறேன். நாட்டில் நெருக்கடி நிலை ஏற்பட்டவுடனேயே தொழிலாளர்களும், தொழிலதிபர்களும் மிகுந்த உற்சாகத்தோடு, உணர்ச்சியோடு உற்பத்தியைப் பெருக்குவதிலே எந்த எந்த வகையில் ஒத்துழைக்க வேண்டுமோ, தொடர்ந்து பாடுபடவேண்டுமோ, அவ்வாறெல்லாம் பாடுபடுவோம் என்று உறுதி கூறியது மாத்திரமல்லாமல் அதே வகையில் நடந்துகொண்டும் வருகிறார்கள் என்று நான் கூற விரும்புகிறேன்.

இந்த நெருக்கடி நிலை ஆரம்பித்தவுடனேயே, 1962-ஆம் ஆண்டு நவம்பர் மாதம் 14-ந் தேதி மத்திய அரசாங்கத் தொழிலமைச்சர் அவர்கள் ஒரு மகாநாடு நடத்தினார்கள். அதில், தொழிலதிபர்கள், தொழிலாளர் பிரதிநிதிகள், மாநில ஆட்சிப் பிரதிநிதிகள் எல்லோரும் வந்திருந்தார்கள். அதிலே எல்லோரும் ஏகோபித்து, நல்லுறவோடு உற்பத்தியைப் பெருக்குவதிலே ஈடுபடவேண்டும் என்று முடிவு செய்யப்பட்டது. அடிஷனல் ஃபிஃப்ட் வேண்டுமென்றால், அடிஷனல் ஃபிஃப்ட் வேலை செய்ய வேண்டும்; விரயம் (வேஸ்ட்) கூடாது; தகராறுகளையெல்லாம் சுமுகமான முறையில் தீர்த்துக்கொள்ளவேண்டும்; தனிப்பட்ட தொழிலாளர்களைப் பொறுத்த வரையில், டிஸ்மிஸல், டிஸ்சார்ஜ், ரிட்ரென்ச்மென்ட் எதுவாக இருந்தாலும், சாதாரணமாக கோர்ட் மூலமாகப் போகாமல், லேபர் கமிஷனரிடம் அறிவித்து, அவர் என்ன முடிவு சொல்கிறாரோ அதை ஏற்றுக்கொள்வது என்று முடிவு செய்யப்பட்டது.

அதையொட்டியே நம்முடைய மாநிலத்திலும் தொழில் அதிபர்களையும் தொழிலாளர் பிரதிநிதிகளையும் சேர்த்து வைத்து, அம்மாதிரியே செய்வோம் என்று முடிவு செய்யப்பட்டது. தமிழ் நாட்டுத் தொழிலாளர்கள், தொழிலதிபர்கள் நல்லுறவுடனே இருந்து வருகிறார்கள். வேலை நிறுத்தங்கள், தகராறுகளெல்லாம் அதிகமாக இல்லை. அப்படி ஏதாவது ஏற்பட்டாலும், தகராறுகளை இரு சாராரும் சேர்ந்து பேசியே தீர்த்துக் கொள்ளக்கூடிய வகை ஏற்பட்டிருக்கிறது. அந்த வகையில் நல்லதொரு சூழ்நிலையில் தொழிலுற்பத்தி ஏற்பட்டுக்கொண்டு வருகிறது என்று நான் மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக்கொள்ளுகின்றேன். இந்த வகையில் ஒத்துழைக்கும் தொழிலாளர்கள், தொழிலதிபர்கள் எல்லோருக்கும் என்னுடைய பாராட்டுதலை நான் இங்கே தெரிவித்துக்கொள்ளுகின்றேன்.

எம்ர்ஜன்ஸி ப்ரொவிஷன் கமிட்டி என்று ஒன்று அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. அந்தக் கமிட்டி அப்போதைக்கப்போது உற்பத்தியைப் பெருக்குவதில் என்ன என்ன வகையில் கவனம் செலுத்துவது, அதிலே என்ன வகையிலே ஈடுபடுவது என்று கண்காணிக்கும். அந்தக் கமிட்டியும் இப்பொழுது பணியாற்ற முற்பட்டிருக்கிறது. தொழிலாளர்களுக்கு மிச்சப்படும் பணத்தை நாட்டின் பாதுகாப்பு நிதிக்குக் காணிக்கையாகச் செலுத்துகிறார்கள். “அதிக வேலை செய்கிறோம்” என்று அவர்களே முன் வந்திருக்கிறார்கள். அப்படி வேலை செய்வதில் கிடைக்கக்கூடிய ஊதியத்தை

13th March 1963] [திரு. எம். பக்தவத்சலம்]

நாட்டின் பாதுகாப்புக்காகக் கொடுக்கிறோம்” என்றும் ஒப்புக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அதற்கு ஃபாக்டரி சட்டம் குறுக்கே நின்றாலுங்கூட, அந்தச் சட்டத்தையும் மாற்ற வேண்டும் என்று தொழிலாளர்கள் அபிப்பிராயப் படுகிறார்கள். அந்த முறையில் கூடியவரையில் சுமுகமாகவே தகராறுகளைத் தீர்த்துக்கொள்வது என்ற முறை இருக்கிறது. கடைசிபட்சம் தான் அட்ஜூடிகேஷன். அட்ஜூடிகேஷன் போட்டால் நீண்ட காலம் ஆகிறது. அதில் ஒரு கசப்பு ஏற்படுகிறது. ஆகவே அட்ஜூடிகேஷன் என்பதைக் கடைசிபட்சமாக வைத்துக்கொள்ளவேண்டும் என்ற கொள்கையை தொழிலாளர்கள் கூட ஒத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அதை மறுப்பதற்கில்லை.

மற்றொன்று. “கோட் ஆப் டிஸிப்ளின் இன் இண்டஸ்ட்ரி” என்பதாக எல்லோருக்கும் ஒரு கட்டுப்பாடு வேண்டும். ஒரு ஒழுங்குமுறைவேண்டும் என்ற அடிப்படையிலே தொழிலாளர்களும் சரி, தொழிலதிபர்களும் சரி சிறில கட்டுப்பாடுகள், ஒழுங்குகள் இவற்றுக்கு உட்பட்டு தாங்களே நடந்துகொள்ளும் ஒரு மனப்பான்மையை வளர்க்கத் தக்க நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டிருக்கிறது. அந்தக் கட்டுப்பாடு, ஒழுங்குமுறைகளை இரண்டு சாரார்களும் ஏற்று நடத்துவதற்கு பலர் ஒப்புக்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே வேலை நிறுத்தம் செய்து, வேலை நாட்கள் விரயமாகப் போய்விட்டது என்று சொல்வதற்கில்லை. இதே சூழ்நிலை நீடிக்கும். நாட்டுக்கு இப்போது ஏற்பட்டுள்ள நெருக்கடியைச் சமாளிக்க இந்தச் சூழ்நிலையே நீடிக்க தொழிலாளர்களும் சரி, தொழிலதிபர்களும் சரி—ஆக இரண்டு சாராரும் மிக்க உற்சாகத்துடன் ஒத்துழைப்பார்கள் என்று நான் நம்புகிறேன்.

அடுத்து தேயிலை, காப்பித் தோட்டத்திலே வேலை செய்கின்றவர்களுக்குப் போனால் கொடுப்பது பற்றித் தகராறு வந்தது. தகராறு வளர்ந்துவிடக் கூடாது என்பதற்காக நானே அவர்களோடு கலந்து பேசி ஒரு சுமுகமான ஒப்பந்தம் அவர்களிடையே வர முயற்சி எடுத்துக்கொண்டேன். அந்த முயற்சியும் ஓரளவு வெற்றியை அளித்தது. அதன்காரணமாக 1961-ஆம் ஆண்டு போனால் தகராறு விஷயமாக தேயிலைத் தோட்ட முதலாளிகள் 1962, ஜூன் 19-ம் தேதி ஒரு ஒப்பந்தத்துக்கு இசைந்தார்கள். இந்த ஒப்பந்தத்தின் விளைவாக தேயிலைத் தோட்டத் தொழிலாளர்கள் 11 சத வீதம் போனால் பெறுவார்கள். காப்பித் தோட்டத் தொழிலாளர்கள் 5 சத வீதம் போனால் பெறுவார்கள். காப்பி, தேயிலை இரண்டும் சேர்ந்து பயிரிடக் கூடிய தோட்டங்களில் தேயிலை அதிகமாக இருந்தால் தேயிலைத் தோட்டத் தொழிலாளர்களைப் போலவே 11 சத வீதம் போனால் பெறுவார்கள் இம்மாதிரி இரண்டும் கலந்திருக்கிற தோட்டங்களைப் பொறுத்த வரையில் சராசரி 25 சத வீதம் வரை போனஸ்வழங்குவதற்கு முதலாளிகள் ஒப்புக்கொண்டார்கள். இப்படி ஒரு சுமுகமான நிலைமை இவர்களிடையே உண்டாகப் பட்டிருக்கிறது. இந்தத் தோட்டத் தொழிலாளர்களைப் பொறுத்த வரையில் மற்றொரு ஒப்பந்தங்கூட இவ்வாண்டு பிப்ரவரி மாதம் 20-ம் தேதி ஏற்பட்டிருக்கிறது. 1947-ஆம் வருஷ இண்டஸ்ட்ரியல் டிஸ்ப்யூட்டில் ஆக்ட் செக்ஷன் 12(3) சம்பந்தப்பட்டுவரை தேயிலை, காப்பித்தோட்டத் தொழிலாளர்களுக்கு அளிக்கப்படும் க்ராஜூடி திருத்தம் சம்பந்தமாக தோட்ட முதலாளிகளுடைய சங்கத்திற்கும், தோட்டத் தொழிலாளர்களுடைய சங்கங்களுக்கு மிடையே ஒரு ஒப்பந்தம் ஏற்பட்டிருக்கிறது.

இதேமாதிரி ஆலைகள் சம்பந்தப்பட்ட மட்டில் சிர் அமைப்புத் திட்டம் என்று ஒன்று உருவாக்கப்பட்டிருக்கிறது. குறிப்பாக உற்பத்தியைப் பெருக்கவேண்டும், தொழிலாளர்களுக்கு வேலையும் குறையவேண்டும், வேலையும் போக்கக் கூடாது என்பதைப் பற்றியது இந்தப் பிரச்சினை. இது ரொம்ப நாட்களாக நீடித்துக்கொண்டிருந்தது. இதைப்பற்றியெல்லாம் கோயம்புத்தூர் பிராந்தியத்தைச்சேர்ந்த மில் அதிபர்களுடனும் தொழிலாளர் சங்கங்களின் பிரதிநிதிகளுடனும் கலந்து பேசி ஒரு முடிவுக்கு வந்தாகிவிட்டது. இரண்டு சாராரும் இத்திட்டத்தை நிறைவேற்ற ஒத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இது மிகவும் வரவேற்கத்தக்க ஒரு அம்சமாகும்.

[திரு. எம். பக்தவத்சலம்] [13th March 1963]

இன்னும் விபத்துக்களைத் தவிர்ப்பதற்கும் தக்க நடவடிக்கை எடுக்கப் பட்டு வருகிறது. நம்முடைய மாநிலத்தில் நிறைய பாக்கடிகள் ஏற்படுத்தப் பட்டிருக்கின்றன. அங்கெல்லாம் சென்று விபத்துக்கள் ஏற்படாதவாறு அடிக்கடி கண்காணிக்க வேண்டுமென்றால் நிறைய பாக்கடிகள் இன்ஸ்பெக்டர்கள் வேண்டியிருக்கிறது. அதன் காரணமாக பாக்கடிகள் இன்ஸ்பெக்டர்களுடைய எண்ணிக்கையும் பெருகியிருக்கின்றது.

இன்னும் குறைந்த பட்ச ஊதியம் கொடுப்பது பற்றி சட்டம் இருக்கிறது. அப்போதைக்கப்போது எந்த எந்தத் தொழிலுக்குக் குறைந்தபட்ச கூலி விதித் தம் நிர்ணயிக்கப்படுவது அவசியம் என்று அரசாங்கம் கருதுகிறதோ அவற்றுக்கு எல்லாம் குறைந்த பட்சக் கூலியை நிர்ணயிக்கத் தக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படுகிறது. அந்தந்தத் தொழில்களுக்குத் தக்கபடி அட்வைசரி கமிட்டி நியமிக்கிறோம். பானி, க்வாரி போன்ற தொழில்களுக்கு அட்வைசரி கமிட்டி நியமிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அவர்களுடைய முடிவையும் செயலாற்றுகிறோம். மைகா மைன்ஸ் சம்பந்தப்பட்ட தொழிலாளர்களுக்கும் குறைந்தபட்சக் கூலி நிர்ணயிக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது.

அதேமாதிரி விவசாயத் தொழிலில் ஈடுபட்டிருக்கிறவர்களுக்குக் கூட குறைந்த பட்ச கூலி விதித் தம் நிர்ணயிக்க சட்டம் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிறது. அந்தச் சட்டம் இரண்டு மாவட்டங்களைத்தவிர மற்ற எல்லாவற்றிலும் அமுலில் இருக்கிறது. அதன்படி விவசாயிகள் கூலி கொடுக்கப்பட்டு வருகிறார்களா என்பதைக் கண்காணிக்கவும் அதிகாரிகள் இருக்கிறார்கள். குறிப்பாக இந்தச் சட்டம் தஞ்சாவூர், திருச்சி ஆகிய இரண்டு மாவட்டங்களிலும் தான் இல்லை என்றால் அதற்குக் காரணம் அந்த மாவட்டங்களில் பண்ணையான் பாதுகாப்புச் சட்டம் இருக்கிறது. குறைந்தபட்ச கூலி விதித் தச் சட்டத்தைவிட அது அங்குள்ள விவசாயிகளுக்கு அதிக அனுகூலமானது என்றதனால் இந்தச் சட்டத்தினால் அவர்கள் பாதிக்கப்படக்கூடாது என்பதற்காக அந்த இரண்டு மாவட்டங்களுக்கு மட்டும் இதிலிருந்து விலக்கு அளிக்கப்பட்டிருக்கிறது.

இன்னும் ஹோட்டல் தொழிலாளர்கள், பீடித் தொழிலாளர்கள் ஆகியவர்களுடைய நலனை உத்தேசித்து, தகராறு இல்லாமல் இருக்க, அப்பலேட் கோர்ட் அமைத்து, லேபர் ஆபீசரை அப்பலேட் அதிகாரியாகவும் ஏற்படுத்தி இருக்கிறோம்.

இன்னும் விடுமுறை அளிப்பது பற்றிய சட்டத்தில் ஒரு திருத்தம் கொண்டு வந்ததைக் கனம் அங்கத்தினர்கள் அறிவார்கள். அதில் முன்பு ஏழு நாள் விடுமுறை என்று இருந்ததை அதாவது வருடத்தில் இரண்டு தேசிய தினங்கள், ஐந்து பண்டிகை தினங்கள் சம்பளத்தோடு விடுமுறை அளிக்க வேண்டும் என்று இருந்ததில் காந்தி ஜயந்திக்கும் விடுமுறை அளிக்க வசதியாக மூன்று தேசிய தினங்கள் என்றும் ஐந்து, பண்டிகை தினங்கள் என்றும் எட்டு நாட்கள் விடுமுறை அளிக்க வசதி செய்யப்பட்டிருக்கிறது. இந்தச் சட்டமும் இப்போது அமுலில் இருக்கிறது.

அதுமாதிரி அல்ல. சர்க்கார் நடத்துகிற ஸ்தாபனங்களில் உள்ள தொழிலாளர்களுக்கும் இந்தச் சலுகைகள் கிடைக்கும்படி செய்வது தான் நியாயம் என்று பலரும் கருதினார்கள். அதை ஏற்றுக்கொண்டு பப்ளிக் செக்டரில் இருக்கும் தொழிலாளர்களுடைய நலனைப் பாதுகாப்பதற்கும் தக்க நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன.

இன்னும் வீடுகள் கட்டுகிற திட்டம் ஓரளவு நல்ல முறையில் நிறைவேற்றப்பட்டு வருகிறது. நெருக்கடி நிலைமையை உத்தேசித்து முன்போல அவ்வளவு வேகமாக வீடுகள் கட்டப்படுகிற திட்டத்தை மேற்கொள்ள முடியாவிட்டாலும் இத் துறையில் சரியான கவனம் செலுத்தப்பட்டு வருகிறது. இரண்டாவது திட்ட காலத்தில் சர்க்கார் 69.94 லட்சம் ரூபாய்க்கு 23 திட்டங்களை அங்கீகரித்தார்கள். இதன்படி 1,700 வீடுகள் கட்டித்தர ஏற்பாடு செய்யப்பட்டது. இண்டஸ்ட்ரியல் எஸ்டேட்டில் வேலை செய்கின்ற தொழிலாளர்களுக்கு என்று 14 திட்டங்களும், தனியார் தொழில் ஸ்தாபனங்களில் வேலை செய்யக்கூடிய தொழிலாளர்களுக்கு என்று ஒன்பது

[13th March 1963] [திரு எம். பக்தவத்சலம்]

திட்டங்களும் உருவாக்கப்பட்டன. மொத்தம் 1,700 வீடுகளில் 1,396 வீடுகள் கட்டப்பட்டு பூர்த்தியாகிவிட்டன. பாக்கியும் முடியும் தருவாயில் இருக்கின்றன. மத்திய அரசாங்கமும் இன்டஸ்ட்ரியல் வொர்க்கர்ஸ்களுக்காக வீடு கட்டும் திட்டத்திற்கு மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தின் கீழ் 125 லட்சம் ஒதுக்கீடுகள். 1961-62-ஆம் ஆண்டுக்கு 698 வீடுகள் கட்டுவது என்ற லட்சிய அளவு நிர்ணயிக்கப்பட்டது. இதில் 218 வீடுகள் பூர்த்தியாகி விட்டன. 170 வீடுகள் முடியும் கட்டத்தில் பல்வேறு நிலைகளில் இருக்கின்றன. 1962-63-ஆம் ஆண்டில் 470 வீடுகள் கட்டுவது என்ற லட்சிய அளவில் 100 வீடுகள் கட்டப்பட்டுவிட்டன. பாக்கியெல்லாம் முடியும் தருவாயில் இருக்கின்றன. தனியார்த் துறை தெர்ழிலாளர்களுக்கு வீடு கட்டும் திட்டப்படி 1961-62-ல் ரூ. 1.85,363 கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றது. 1962-63-ஆம் வருஷத்திற்கு ஐந்து லட்சம் ரூபாய் கொடுப்பது என்று ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது. இதில் மதுரை விசாலாட்சி மில்லுக்காக ரூ. 0.38 லட்சம் சாங்ஷன் செய்யப்பட்டிருக்கிறது. இப்படி தொழிலாளர்களுக்கு வீடு கட்டித்தர வேண்டும் என்ற லட்சியத்தை இந்தச் சர்க்கார் நல்லமுறையில் நிறைவேற்றிக் கொண்டிருக்கிறது என்று சொல்ல விரும்புகிறேன்.

இன்னும் வேலையில்லாதவர்களுக்கு வேலை தேடித்தருவது சம்பந்தமாகவும் வேலை தேடித்தரும் ஸ்தாபனமும் நல்லமுறையில் பொறுப்பேற்று செயலாற்றிக்கொண்டிருக்கிறது. பிவிக்கலி ஹாண்டிகாப்ப்டு களுக்குத் தக்க வேலையைத் தேடித் தருவதற்கு முயற்சி மேற்கொள்ளப் பட்டிருக்கிறது. அதோடு உயர்ந்த கல்வி பெற்றவர்கள், தொழில் அறிவு பெற்றவர்கள் இவர்களுக்குக் எங்கே வேலை வாய்ப்புக் கிடைக்கும் என்ற விவரங்கள் தருவதோடு வேலைதேடித்தரவும் பிரத்யேகக் கவனம் செலுத்தப்பட்டு வருகிறது. வேலை வாய்ப்பு எவ்வளவு பெருகியிருக்கிறது என்கிற விவரத்தைத் தெரிந்து கொள்வதும் அவசியம். 1961 பிப்ரவரியில் இருந்து பார்த்தால் 1962 செப்டம்பர் மாதம் வரைக்கும், 17 ஆயிரம் உத்தியோகங்கள் புதிதாக ஏற்பட்டிருக்கின்றன. 1961-62-ல் 46,322 ஸ்தானங்கள் அறிவிக்கப்பட்டன என்றால் வேலை தேடித்தரும் ஸ்தாபனம் மூலம் 34,040 ஸ்தானங்களுக்கு தகுந்தவர்கள் அனுப்பப்பட்டு நியமிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். 1962-ல் 2,766 ஸ்தானங்கள் அறிவிக்கப்பட்டன என்றால் 475 பேர்கள் நியமிக்கப்பட்டுவிட்டார்கள். இன்னும் 351 பேர்கள் நியமிக்கப்பட இருக்கிறார்கள்.

அடுத்தபடியாக எம்ப்ளாய்ஸ் ஸ்டேட் இன்ஷூரன்ஸ் ஸ்கீம் 1963 ஏப்ரல் 1-ம் தேதி முதல் அமுலில் இருப்பதை கனம் அங்கத்தினர்கள் அறிவார்கள். 1962-63-ல் இத்திட்டம் புதுக்கோட்டை, நமனசமுத்திரம், ஈரோடு, பொள்ளாச்சி, திருப்பூரைச் சுற்றியுள்ள இடங்கள், ஆவடி, பட்டாபிராம், பாடி, வீராகவபுரம், ரெட்ஹில்ஸ்-திருவான்மியூர், வாணி யம்பாடி போன்ற இடங்களுக்கும் விஸ்தரிக்கப்பட்டு இப்போது அமுல் செய்யப்படுகிறது. இதனால் புதிதாக 10 ஆயிரம் பேர்களுடைய குடும்பங்கள் பலனை அடைந்திருக்கிறார்கள். இத்திட்டத்தை மேலும், குடியாத்தம், விருது நகர் ஆகிய இடங்களுக்கும் விஸ்தரிக்கும் யோசனை இருக்கின்றது. அதோடு 1963-64-ம் ஆண்டு செங்கோட்டை, நாகர்கோவில், பழனி, வேலூர் நாகப்பட்டினம், சமயநல்லூர், உசிலம்பட்டி, மேட்டுபாளையம், கோவில்பட்டி ஆகிய இடங்களுக்கும் விஸ்தரிக்கும் யோசனை இருக்கிறது. இந்த இடங்களுக்கெல்லாம் விஸ்தரிக்கப்பட்டவுடன் இத்திட்டத்தை தொழிலாளர்களுடைய குடும்பங்களுக்கும் விஸ்தரிக்க நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்படுகிறது. குறிப்பாக முதலில் சென்னை, கோயம்புத்தூர், மேட்டூர் ஆகிய இடங்களில் உள்ள தொழிலாளர்களின் குடும்பங்களுக்கும், சென்னை நகரத்தில் உள்ள கமர்ஷியல் எஸ்டாபிளிஷ்மெண்டுகளுக்கும் விஸ்தரிக்கும் யோசனை இருக்கிறது.

அங்கே 188 “பெட்”கள் அமைப்பதற்காகக் கட்டடம் விஸ்தரிக்கப் பட்டு வருகிறது. மொத்த “பெட்”கள் 270 ஆகும். அங்கு ஹாஸ்பிடல் 46 லட்சம் ரூபாய் செலவில் கட்டப்பட்டு வருகிறது. மதுரையில் “இன்பெக்ஷியஸ் டிசீஸ்” ஹாஸ்பிடல் இருக்கிறது. அதை விரிவுபடுத்துவதற்கான நடவடிக்கைகளும் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன. கோயம்புத்தூரில் எம்ப்ளாய்ஸ் ஸ்டேட் இன்ஷூரன்ஸ் திட்டத்தின் கீழ் ஒரு தனி

[திரு. எம். பக்தவத்சலம்] [13th March 1963]

ஹாஸ்பிடல் அமைக்கப்பட இருக்கிறது. அதுவுமல்லாமல் 17 டிஸ்பென்சரி களும், அதோடு கூட டாக்டர்களும், மற்றவர்களும் தங்குவதற்கான குவார்டர்ஸ்களும் கட்ட முடிவு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. அதற்காக 75 ரூபாய் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. சென்னை, கோயம்புத்தூர், மதுரை போன்ற நகரங்களில் தனியாக ஹாஸ்பிடல்கள் கட்டப்படுவதோடு, வைத்திய நிலையங்களும் கட்டப்பட்டு வருகின்றன.

எம்ப்ளாயிஸ் பிராவிடண்ட் பண்ட் என்று மற்றொரு திட்டம் இருக்கிறது. பல தொழிலாளர்களுக்கு இந்தத் திட்டத்தினால் பலன் ஏற்பட்டு வருகிறது. இந்த ஆண்டு ஒன்பது புதிய தொழில்களுக்கு இந்தத் திட்டம் அமலுக்குக் கொண்டு வர ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. இதையும் சேர்த்து 70 தொழில்களுக்கு எம்ப்ளாயிஸ் பிராவிடண்ட் பண்ட் அமலில் இருக்கும். மத்திய அரசாங்கம் இதற்காக இதுவரை 6½ சதவீதம் காண்டிரிபியூஷன் கொடுத்து வந்ததை எட்டு சதவீதமாக உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். Cigarettes, Electrical, Mechanical and General Engineering Products, Iron and Steel, Paper other than handmade paper, ஆகியவற்றிலும் இந்தத் திட்டம் நடைபெற்று வருகிறது.

முன்பு கூறியது போல், ஓர்க்கரிசுக்கு ஏஜுகேஷன் கொடுக்கிறோம். தொழிலாளர்களை அதிகமாக உருவாக்க, தொழிலாளர்களுக்கே ஒரு பயிற்சி கொடுக்கப்படுகிறது. அப்படிப் பயிற்சி பெற்ற தொழிலாளர்கள் மூலம் மற்ற தொழிலாளர்களுக்குப் பயிற்சி கொடுக்கப்படுகிறது. சிலர் பயிற்சி பெறுவதற்காக வெளிநாடுகளுக்குக் கூட அனுப்பப்பட்டிருக்கிறார்கள். தொழிலாளர்கள் மிகுந்த உற்சாகத்துடன் இதிலே ஈடுபட்டிருக்கிறார்கள். தொழிலதிபர்கள் மிகுந்த ஒத்துழைப்பைத் தருகிறார்கள். 1963-64-ல் பத்தாயிரம் தொழிலாளர்களுக்கு இந்தப் பயிற்சியை அளிக்கத் திட்டமிடப்பட்டிருக்கிறது. அவர்கள் மற்றத் தொழிலாளர்களுக்குப் பயிற்சி அளிக்கும் வகையில் கவனம் செலுத்தப்பட்டு வருகிறது.

இந்த இலாகா சீரிய வகையில் உற்பத்தியைப் பெருக்கவும், தொழிலாளர் நலன்களை மேலும் மேலும் பாதுகாக்கவும், வாழ்க்கைத் தரம் உயரவும் கவனம் செலுத்தி வருகிறது. இந்த இலாகாவினுடைய பணிகளைக் கவனித்து வருகிற உத்தியோகஸ்தர்கள் மற்றுமுள்ளவர்களுக்கு வேண்டிய சம்பளங்கள், மற்ற வசதிகளுக்காகத்தான் இந்தத் தொகை கோரப்படுகிறது. இதை கனம் அங்கத்தினர்கள் எல்லோரும் மனமுயலது ஏற்றுக்கொள்வார்கள் என்று நம்பிக்கையுடன் என்னுடைய வார்த்தைகளை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

SRI M. S. MANI: Mr. Speaker, Sir, I move—

“ That the allotment of Rs. 35,25,300 under Demand No. XXIV—Labour including Factories be reduced by Rs. 170. ”

MR. SPEAKER: The Demand and the cut motion are before the House for discussion.

திரு. எம். எஸ். மணி: சட்ட மன்றத் தலைவர் அவர்களே, இன்றைய தினம், தொழிலாளர், தொழிற்சாலை, வேலைத் தேடி தரும்நிறுவனம் ஆகிய மூன்றையும் உள்ளடக்கி இந்த மானியத்தினை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள். அவர்களுடைய அறிக்கையிலே முதல் முதலாக “மினிமம் வேஜஸ்” குறைந்த பட்ச சம்பளத்தைப் பற்றிக் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். நாம் இன்றைய தினம் முன்னரவது ஐந்தாண்டு திட்டத்தின் இரண்டாவது கட்டத்திலே முன்னுக்குப் போய்க்கொண்டிருக்கிறோம் என்று கூறப்படுகிறது. இந்த நேரத்திலும் நாம் குறைந்த பட்ச சம்பளத்தைப் அறிந்ததான் பேசிக்கொண்டிருக்கிறோமே தவிர, “...போர் வேஜஸ்” என்ற முறையிலே ஊதியம் கொடுக்கும் அளவுக்கு நிலைமை வளரவில்லை.

அதுமட்டுமல்லாது, குறைந்தபட்ச சம்பளத்தை நிர்ணயிக்கிறபோது, மூன்று ஆண்டுகளுக்கு ஒருமுறை நிர்ணயிக்கிறோம். அது நிர்ணயிக்கப்பட்டு, இரண்டு ஆண்டுகள் கழித்து விடவேசிகள் ஏறுகின்றன. ஆகவே, அமதல் ஆண்டில் நிர்ணயித்த குறைந்தபட்ச சம்பளத்தைத்தான் மூன்றுவது

[18th March 1963]

[திரு. எம். எஸ். மணி]

ஆண்டிலும் தொழிலாளர்கள் பெறக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. ஆகவே முதலிலே நிர்ணயிக்கும்போதே 20 சத விகிதம் கூடுதலாக நிர்ணயித்தால் மூன்றாவது ஆண்டிலே சமாளித்துக்கொள்ளலாம் என்ற யோசனையை இந்தச் சந்தர்ப்பத்திலே சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்து, எதிர்காலத்திலாவது “ஃபேர் வேஜஸ்” நியாயச் சம்பளம் கிடைக்கிற அளவுக்கு நாம் ஒரு நல்ல சட்டத்தை உருவாக்கவேண்டுமென்பதையும் அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

தொழிலாளர்களுக்காக இன்றையதினம் நம்முடைய நாட்டிலே வேலை தேடித் தரும் அலுவலகம் இருக்கிறது. வேலை தேடித் தரும் அலுவலகத்திற்காக நாம் ஏராளமான பணத்தைச் செலவு செய்கிறோம்.

வேலைத் தேடித் தரும் அலுவலகத்தில் சென்ற ஆண்டு பதிவு செய்தவர்கள் எண்ணிக்கை 2,27,169 என்று அறிக்கையிலே சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. அந்த அலுவலகம் அவர்களிலே எத்தனை பேருக்கு வேலை வாங்கிக் கொடுத்திருக்கிறது என்ற எண்ணிக்கையைப் பார்த்தால் அது 38,985 அளவுக்குத்தான் இருக்கிறது. இந்த ஆண்டு பதிவேட்டிலிருப்பவர்களுடைய எண்ணிக்கையாகக் குறிப்பிடப்பட்டிருப்பது 1,64,075. சென்ற ஆண்டில் 38,985 அளவுக்குத்தான் வேலை தேடித்தர முடிந்தது என்றால், அந்த ஆண்டில் பதிவு செய்து கொண்டவர்களில் மீதி இருக்க வேண்டியவர்கள் எண்ணிக்கையினர் என்ன ஆனார்கள், எங்கே போனார்கள் என்று கணக்கிலே சொல்லப்படவில்லை. எம்ப்ளாய்மென்ட் எக்ஸ்சேஞ்சு மூலம் வேலை கிடைக்குமென்ற நம்பிக்கையை இழந்து போய்விட்டார்களா? அல்லது வேறு எங்காவது வேலை கிடைத்துப் போய்விட்டார்களா?

மேலும் தனியார் பாக்டரிகளில் வேலை காலியாக இருந்தாலும், எம்ப்ளாய்மென்ட் எக்ஸ்சேஞ்சு மூலமாகத்தான் அவர்கள் ஆட்களை வேலைக்கு அமர்த்தவேண்டும் என்ற நியதி இருந்தால் சில குறைபாடுகளை ஓரளவிற்கு போக்க முடியும் என்பதையும் இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் தெரிவித்துக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

அடுத்து, தொழிற்சாலைகளில் ஏற்படுகின்ற விபத்துகளைப் பற்றி நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். 1961-ம் ஆண்டு நடந்த விபத்துகளின் எண்ணிக்கை 17,828 என்று குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால், 1962-ல் அந்த எண்ணிக்கை 18,224 என்று குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. ஒரு ஆண்டிலே ஏறத்தாழ 400 விபத்துக்கள் கூடுதலாகக் கணக்கு காட்டப்பட்டுள்ளது.

தொழிற்சாலைகள் பெருகியிருப்பதன் காரணமாக கூடுதலான விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன என்பது உண்மையாக இருப்பினும் கூட, ஏன் இந்த மாதிரி விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன என்பதை அரசினர் ஆராயவேண்டும்.

தொழிலாளர்களுக்கு தொழிற்சாலைகளில் போதுமான பாதுகாப்பு கொடுப்பதில்லை. தொழிற்சாலைச் சட்டப்படி அங்கே வைக்கப்பட வேண்டிய பாதுகாப்பு வசதிகள் தொழிற்சாலைகளில் இருப்பதில்லை. அதைக் கண்காணிக்கும் பொறுப்பு பாக்டரி இன்ஸ்பெக்டரிடம் விடப்பட்டிருக்கிறது. ஒரு பாக்டரி இன்ஸ்பெக்டர் ஒரு மாவட்டம் பூராவும் உள்ள தொழிற்சாலைகளைச் சுற்றிவர பாக்டரி இன்ஸ்பெக்டர்களோடு அசின்டெண்ட் இன்ஸ்பெக்டர்களையும் போட்டு விரிவுபடுத்தி தொழிற்சாலைகளில் விபத்து ஏற்படாமல் தடுக்க நாம் முயல் வேண்டுமென்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்திலே நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

தொழில் தகராறுகளைப் பொறுத்தவரை, மற்ற நாடுகளை விட, நம்முடைய நாட்டிலே குறைவு என்றுதான் சொல்ல வேண்டும். நிர்வாகிகளும் தொழிலாளிகளும் நல்ல முறையிலே ஒத்துப் போகிறார்கள். கடந்த ஆண்டிலே 7,662 புக்கர்கள் விசாரிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. நமது அதிகாரிகளால் சமரசம் செய்து வைக்கப்பட்டவை 1,051; அட்ஜஸ்டிகேஷனுக்கு அனுப்பப்பட்டவை 221; ஆர்பிட்ரேஷனுக்கு அனுப்பப்பட்டவை 3. மொத்தம் 1,275 வழக்குகள் பைசல் செய்யப்பட்டுள்ளன. பரக்கியுள்ள

[திரு. எம். எஸ். மணி]

[13th March 1963]

வழக்குகள் என்ன ஆயிற்று ? மொத்தத்திலே 16 சத விதிகம் வழக்குகளுக்குத்தான் தீர்வு காணப்பட்டிருக்கிறது. பாக்கி 84 சத விதிகம் தீர்வு காணாமல் விடப்பட்டிருக்கிறது. அதற்கு என்ன வழி சொல்லியிருக்கிறார்கள் என்பதைப் பார்க்கும்போது, தொழிலாளர்களுக்கு ஒரு நல்ல நிலைமை இந்த நாட்டிலே இன்னும் ஏற்படவில்லை என்பதைத்தான் அது காட்டுகிறது.

பல வழக்குகள் இன்றையதினம் தொழிலாளர்களால் நடத்தப்பட முடியாத அளவுக்குப் போய் விடுகின்றன. முதலாளிகள் வழக்குகளை எடுத்துக்கொண்டு உயர்நீதிமன்றம் வரை செல்லும் நிலைமை இருந்தால் சாதாரணத் தொழிலாளர்களால் எப்படி அவர்களைத் தொடர்ந்து கொண்டு உயர்நீதிமன்றம் வரை போகமுடியும் என்பதைத்தான் நாம் எண்ணிப் பார்க்கவேண்டும். எனவே, இவற்றையும் நாம் மாற்றியமைக்கவேண்டுமென்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, இன்றையதினம் இருக்கிற சட்ட நிலையை நாம் பார்க்க வேண்டும். மோட்டர் போக்குவரத்து தொழிலாளர் சட்டம் என்ற ஒரு சட்டம் 1962-ம் வருடம் மார்ச் மாதம் 31-ம் தேதி அமலுக்கு வருவதாக கெசட்டில் பிரசுரிக்கப்பட்டிருந்தது. சென்ற ஆண்டு நிதிநிலைக் கூட்டத்தில் நான் இதை அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்கு கொண்டு வந்தேன். சட்டம் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிறது இதற்கு ஏன் விதிகள் தயார் செய்யவில்லை என்று கேட்போது, “விரைவில் வரும்” என்று அதிலுள்ள கஷ்டங்களையும் அமைச்சர் அவர்கள் எடுத்துச் சொன்னார்கள்.

சென்ற நிதிநிலைக் கூட்டத்தில் பேசிய பிறகு இன்றைய தினம் பார்த்தால் உள்ளபடியே அது அமலுக்கு வராமல் இருக்கிறது. விதிகள் தயார் செய்யப்படாமல் இருக்கிறது. ஆனால், அறிக்கையில் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள், இது விரைவிலே பொதுமக்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவரப்பட்டு பொதுமக்களால் பரிசீலிக்கப்படும், அதற்குப் பிறகு சட்டசபை அங்கீகாரம் பெற்று அமலுக்கு வரும் என்று.

என் இதைக் கூறுகின்றேன் என்றால், எப்போது இது அமலுக்கு வரும் என்று காலத்தை நிர்ணயித்துச் சொல்லுங்கள். அந்தச் சட்டம் மூலம் அரசாங்கத்திற்கு வருமானம் வர இருக்கிறது. ஆனால் அரசாங்கம் இதில் தாமதம் காட்டுவதற்கு காரணம் என்னவென்று புரியவில்லை. முதலாளிகள் இன்றைய தினம் இந்தச் சட்டத்தைக் கொண்டு வர வேண்டாமென்று அரசாங்கத்தைத் தடுக்கிறார்களா என்று நான் கேட்க விரும்புகிறேன். எனவே, விதிகளை உடனடியாக தயார் செய்து ஒரு குறித்த காலத்தில் கொண்டு வந்தால் மிக நன்றாக இருக்கும் என்று அமைச்சர் அவர்களை நான் இந்த சந்தர்ப்பத்தில் கேட்டுக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

இன்றையதினம் பல வழக்குகள் தொழில் கோர்ட்டுகளுக்குச் செல்கிறது. தொழில் கோர்ட்டுகளுக்குச் சென்று அங்கு சமரசம் செய்யப்பட்டு அல்லது உத்தரவு கொடுக்கப்பட்டு அதன் காரணமாக அதை அமுல் செய்யும் நிலையில் இன்று நிர்வாகிகள் அல்லது முதலாளிகள் இல்லை என்பதை நான் அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன்.

குறிப்பாகச் சொல்ல வேண்டுமானால் சமரச ஒப்பந்தங்களை “கோர்ட் அவார்ட்”களை அமுல் படுத்தாததாலும் ஆள் குறைப்புத் திட்டத்தின் கீழ் தொழிலாளர்கள் விலக்கப்படும்போது கொடுபட வேண்டிய நஷ்டத்தை கொடுக்காததாலும், தொழில் தகராறு சட்டம் 33(5) 1ன் கீழ் இன்றையதினம் 65 வழக்குகள் “ரெக்கவர்” ஆக்கப்பட்டிருக்கிறது; அப்படி “ரெக்கவர்” செய்ய உத்தரவு அளிக்கப்பட்டிருக்கிறது. 65 வழக்குகளில் இன்றையதினம் கோர்ட்டார் தீர்ப்பு கொடுக்கப்பட்டு அவற்றை நிர்வாகிகள் அல்லது அந்த முதலாளிகள் அமுல்படுத்தாமல் இருந்தால், அவர்கள்மேல் நாம் என்ன நடவடிக்கை எடுக்கமுடியும் ? வேண்டுமானால், அவர்களை “ப்ராசிக்யூஷன்” செய்யலாம். அப்படி செய்து 50 அல்லது 100 ரூபாய் அபராதம் போடா அதைக் கட்டிவிட்டு வந்து

13th March 1963]

[திரு. எம். எஸ். மணி]

விடுகிறார்கள். அப்படி அபராதம் கட்டுகிற காரணத்தினால் தொழிலாளர்களுக்கு ஏதாவது நன்மை கிடைக்கிறதா? எனவே, அரசாங்கம் கொடுக்கிற தீர்ப்பை அமுல் செய்மாவிட்டால், அந்தத் தீர்ப்பை முதலாளிகள் அல்லது நிர்வாகிகள் நிறைவேற்றுவாவிட்டால் அவர்களது லைசென்ஸ்களை ரத்து செய்யும் அளவிற்கு தொழில் அதிகாரிகளுக்கு அதிகாரம் இருந்தால், தொழில் அதிகாரிகளின் சமரச ஒப்பந்தத்திற்கு அவர்கள் உள்ளபடியே இணங்குவார்கள். அத்தகைய ஒரு புது உத்தரவை இந்த மன்றத்தில் கொண்டு வந்தால் நல்லாக இருக்கும் என்று நான் இந்த சந்தர்ப்பத்தில் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

பொதுவாக பேச்சுவார்த்தைகள் மூலம் தொழில் தகராறுகளைத் தீர்த்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று அரசாங்கம் கருதுகிறது. அரசாங்கக் கொள்கை கூட அதுதான். குறிப்பாக தொழில் அதிகாரியிடம் செல்கிறபோது, அவர்கள் முதலாளிக்கு நோட்டீஸ் அனுப்பினால் 'இந்த தொழில் அதிகாரிக்கு என்ன அதிகாரம் இருக்கிறது? எனவே, அவரிடம் நாங்கள் வரத் தேவையில்லை' என்று பலர் கூறிவிடுகிறார்கள். அப்படி வராத முதலாளிகளை வரவழைக்கும் அதிகாரம் கூட தொழில் அதிகாரிகளுக்குக் கொடுக்கப்படவில்லை. அந்த அதிகாரம் இருந்தால்தான் முதலாளிகளும் பயப்படுவார்கள் என்று சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

அறுபத்தைந்து வழக்குகளில் கோர்ட்டு தீர்ப்பு கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அந்தத் தீர்ப்பை அமுல் நடத்தாத காரணத்தினால் 5 பேர்கள் மீது "ப்ராஸிக்யூஷன்" செய்யப்பட்டு அபராதம் போடப்பட்டிருக்கிறது. பாக்கி 60 பேர்கள் மீது ஏன் பிராசிக்யூஷன் செய்யப்படவில்லை என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

தொழிலாளர்கள் தவறு செய்து விட்டால் திடீரென்று அவர்களை "டிஸ்மிஸ்" செய்து விடுகிறார்கள். அதேபோல் முதலாளிகள் தவறு செய்தாலும் அதற்கு ஏதாவது பரிகாரம் காண சில மார்க்கங்கள் இருந்தால்தான் அவர்களும் பயப்படுவார்கள் என்று இந்த நேரத்தில் நான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அது மட்டுமல்ல; தொழில் கோர்ட் தீர்ப்பை அமுல் நடத்தாவிட்டால் அவர்களது லைசென்ஸ் அல்லது பெர்மிட்டைப் பறிமுதல் செய்வோம் என்ற பயமுறுத்தல் இருக்கிற நிலையில் அரசாங்கத்திற்கு சில அதிகாரங்கள் இருந்தால் அவர்கள் பயப்படுவார்கள்.

குறிப்பிட்ட சொல்லவேண்டுமானால், ஒரு பன் முதலாளி, தன் தகராறில் சமரச ஒப்பந்தத்தில் கைமையுடுத்துப் போட்டுவிட்டு அதற்கு பிறகு அதை அமுல் நடத்தவில்லை, அப்படி அதை அமுல் செய்யாத முதலாளி மீது எந்தவிதமான நடவடிக்கையும் எடுக்க முடிவதில்லை. அப்படி நடவடிக்கைகள் எடுக்க முயற்சி செய்தாலும் ஆண்டுகள் ஓடி விடுகின்றன.

இதற்கிடையில் தொழிலாளர்கள் நிலை என்ன? "இதை நீ அமுல் படுத்தவில்லை, ஆகவே, உன் பெர்மிட்டை ரத்து செய்துவிடுகிறேன்" என்று சொல்லக்கூடிய அதிகாரம் அரசாங்கத்தின் கையில் இருந்தால்தான் இத்தகைய நிலைகள் ஏற்படாது என்று சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

குறிப்பாக இன்றையதினம் திருச்சியில் ஒரு பெரிய கம்பனி இருக்கிறது. டி. எஸ். டி. பஸ் கம்பனி; அதில் ஐந்து தொழிலாளர்கள் வேலையிலிருந்து நீக்கப்பட்டார்கள். குறிப்பாக அந்தத் தொழிற்சங்கச் செயலாளர் வேலையிலிருந்து நீக்கப்பட்டார். தொழிற்சங்கச் செயலாளர் என்று சொல்லும்போது அவர்கள் பாதுகாக்கப்படவேண்டிய தொழிலாளர்கள். அப்படி அவரையும் நீக்கிவிட்டு, பல நாட்கள் தொழில் சமரச அதிகாரியிடம் பேச்சு வார்த்தை நடத்தப்பட்டு அவர்கள் ஆலோசனையையும் தொழிற்சங்கம் ஏற்றுக்கொண்டது. ஆனால் நிர்வாகி அதை ஏற்றுக்கொள்ளவில்லை. பிறகு லேபர் கமிஷனரிடம் விசாரணைக்கு வந்தது; லேபர் கமிஷனர் விசாரித்து ஒரு ஒப்பந்தம் செய்து வைத்தார்கள். அந்த ஒப்பந்தம் இன்றுவரை அந்த முதலாளிகளால் அமுல் நடத்தப்படவில்லை. தொழிற்சங்கம் என்ன செய்யும்? எங்களுக்கு என்ன

[திரு. எம். எஸ். மணி]

[13th March 1963]

மார்க்கம் இருக்கிறது? திரும்ப ஸ்டரைக் செய்யவேண்டும் அல்லது உண்ணாவிரதம் இருக்கவேண்டும்; அல்லது மறியல் செய்யவேண்டும். இதில் ஏதாவது செய்தால்தான் எங்கள் கோரிக்கைகளைப் பெற முடியும்.

எக்காரணம் கொண்டும் இந்த நெருக்கடி நேரத்தில் நாங்கள் வேலை நிறுத்தம் செய்வதில்லை என்ற உத்தரவாதத்தைக் கொடுத்திருக்கிறோம். அப்படி வேலைநிறுத்தம் செய்வதில்லை என்று நாங்கள் உத்தரவாதம் கொடுத்திருப்பதுபோல், நிர்வாகிகளும் எக்காரணத்தைக்கொண்டும் லேபர் அதிகாரியின் உத்தரவு பெறாமல் யாரையும் டிஸ்மிஸ் செய்வதில்லை என்ற உத்தரவாதத்தை அரசாங்கத்தினிடம் அவர்கள் கொடுக்கவேண்டும். அப்படி கொடுத்தால்தான் தொழில் தகராறு ஏற்படாது.

ஆகவே அவர்கள், கோர்ட் அல்லது லேபர் அதிகாரிகளின் தீர்ப்பை அமுல் நடத்தாதிருக்கிறார்கள். லேபர் அதிகாரிகள் ப்ராசிக்யூஷன் செய்வதைத் தவிர வேறு வழியின்றி இருக்கிறார்கள். ஆகவே, இதில் அமைச்சர் அவர்கள் கவனம் செலுத்தவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கடைசியாக, 1952ல் வேலையை விட்டு ஒருவர் ஒரு கம்பெனியிலிருந்து நீக்கப்பட்டார். நம் முதல் அமைச்சர் அவர்களுக்கும் அது தெரியும்.

எம். எஸ். என். எஸ். கம்பெனியிலிருந்து ஒரு தொழிலாளி நீக்கப்பட்டார். அதற்காக வழக்கு நடைபெற்றது. 1954ல் கோர்ட் தீர்ப்பு கொடுக்கப்பட்டது. அந்தத் தொழிலாளியை திரும்பவும் வேலைக்கு எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும்—அவருக்குள்ள சம்பளத்தைக் கொடுக்க வேண்டுமென்று தீர்ப்பு கொடுக்கப்பட்டது. ஆனால், இதுவரையில் அவரை வேலைக்கு எடுத்துக் கொள்ளவில்லை. வருடங்கள் எவ்வளவு ஆகின்றன? அவருக்குள்ள சம்பளத்தை ரிக்கவர் செய்யவேண்டும் என்பதற்காக இன்றைய தினம் அரசாங்கத்தினிடம் சர்ட்டிபிகேட் வாங்கவேண்டியிருக்கிறது; அதை வாங்கி திருச்சி கல்க்டருக்கு அனுப்பவேண்டும். அவர் அதை ஆர். டி. ஓ. க்கு அனுப்புகிறார்; ஆர். டி. ஓ. அதை தாசில்தாருக்கு அனுப்புகிறார்; தாசில்தார் அதை ரெவினியூ இன்ஸ்பெக்டருக்கு அனுப்புகிறார்; அதை ரெவினியூ இன்ஸ்பெக்டர் முதலாளியிடம் கொண்டு சென்று எப்படி ரிக்கவரி செய்யமுடியும்? எனவே, இரண்டு மூன்று மாதங்கள் பொறுத்துக்கொள் என்று சமாதானம் சொல்கிறார்கள்.

இப்படி ஒரு ஆண்டு பொறுத்துக்கொண்டோம். பின்னர் பொறுக்க முடியாமல் அந்தத் தொழிலாளி கஷ்டப்பட்டான். இதை நான் அமைச்சர் அவர்களிடம் சொன்ன பிறகு அது முதலாளிக்குத் தெரிந்து, உடன் தாசில்தார் அலுவலகத்தில் அவர்கள் பணம் கட்டிவிட்டார்கள். ஒரு பெரிய தொழிற்சங்கமே இப்படி கஷ்டப்படுகிறது.

கனம் சபாநாயகர் : மொத்தத்தில் 1½ மணி நேரம்தான் ஒதுக்கப் பட்டிருக்கிறது.

திரு. அ. பெ. தர்மலிங்கம் : ஒருவரைக் குறைத்துக்கொள்ளலாம்.

திரு. எம். எஸ். மணி : இன்ன தேதியில் நீங்கள் வந்து பணத்தைப் பெற்றுக்கொள்ளலாம் என்று தாசில்தார் சொன்னார்கள். இடையில் ஆர். டி. ஓ. விடம் அந்த முதலாளி ஒரு பெட்டிஷன் கொடுத்து ஒரு மாதத் தவணை வாங்கியிருக்கிறார். தாசில்தாரிடம் குறிப்பிட்ட தேதியில் சென்று பணம் கேட்போது அவர்கள் கொடுக்கவில்லை. பணம் கொடுக்கிறேன் என்றீர்களே, ஏன் கொடுக்கவில்லை என்று கேட்டால், ஆர். டி. ஓ. விடம் ஸ்டே வாங்கியிருக்கிறார் ஒரு மாதத்திற்கு என்று அவர் சொன்னார். உடனே ஆர். டி. ஓ.-யிடம் போய்க் கேட்டால், எனக்கு அதிகாரம் இருக்கிறது; கொடுத்தேன், நீ என்ன வேண்டுமானாலும் செய்துகொள் என்று சொல்கிறார். டி. ஆர். ஓ.-யிடம் சென்றோம்; அவர், ஆர். டி. ஓ.-வைக் கேட்டார் ஏன் ஸ்டே கொடுத்தீர்கள் என்று. அதற்கு ஒரு மாதம் பதில் வரவில்லை. இந்நிலையில், கல்க்டருக்கு ஒரு பெட்டிஷன் போட்டோம்; பின்னும் பணம் கிடைக்கவில்லை. ஆகவே, “பணத்தை ரிக்கவரி செய்து கொடுக்காவிட்டால், உங்கள் வாயிற்படியில் உண்ணாவிரதம் இருப்பதைத்

13th March 1963]

[திரு. எம். எஸ். மணி]

தவிர வேறு வழியில்லை” என்று சொன்ன பின்னர், கலெக்டர் முயன்று, இப்போது பணம் கிடைத்திருக்கிறது. இன்னும் இரண்டு ஆண்டு பாக்கி யிருக்கிறது. அந்த இரண்டு ஆண்டு பாக்கிக்கு இப்போது பெட்டிஷன் போட்டால் இன்னும் இரண்டு ஆண்டுகள் கழித்தாவது வாங்கக்கூடிய வழி ஏற்படும். ஆகையால், இதில் கவனம் செலுத்தி, எப்படித் தொழிலாளர்களை, அவர்களுடைய நிலைமைகளைப் புரிந்து, அடக்கி ஆளுகிறோமோ, அதேபோல முதலாளிகளையும் நாம் கண்டிக்க வேண்டும். யுத்த நெருக்கடி இருக்கும் வரையில் யாராவது அனாவசியமாக எந்தத் தொழிலாளியையாவது வேலைநிலிருந்து நீக்கினால், அவர்களுடைய பர்மிட் ரத்து செய்யப்படும், அவர்களுக்குப் போலீஸ் பந்தோபஸ்து கொடுக்கப்பட மாட்டாது என்ற முறைகளில் அவர்களுக்கு அரசாங்கம் எச்சரிக்கை விட்டால் எந்த முதலாளியும் யாரை யும் வேலைநிலிருந்து நீக்க மாட்டார்கள். அப்படி நீக்கினாலும், தொழில் அதிகாரிகள் அனுமதி பெற்றுத்தான் நீக்குவார்கள். இந்த சந்தர்ப் பத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன், இது நெருக்கடியான நேரம், உற்பத்தி பெருகவேண்டுமென்று சொல்லுகிறார்கள், நாங்களும் அக்கறை செலுத்து கிறோம், உற்பத்தியைப் பெருக்குவதிலே முழு மூச்சோடு பணியாற்றுகிறோம் என்று கூறிக்கொண்டு, இப்படிப்பட்ட குறைகளைப்போக்கி, தொழில் அதி காரிகளுக்கு இன்னும் கூடுதலான அதிகாரத்தைக் கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டு எனது வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து எனது உரையை முடிக்கின்றேன்.

திரு. ஆர். செங்கலியப்பன் : சட்டமன்றத் தலைவர் அவர்களே, இன்று தொழில் அமைச்சர் அவர்களால் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிற மான்யக் கோரிக்கையை ஆதரித்து நான் ஒரு சில வார்த்தைகள் கூற விரும்புகிறேன்.

நமது நாட்டிலே சதந்திரம் பெற்று 15 ஆண்டுகளுக்குள்ளாக, தொழில் துறையிலே, தொழிலாளர் நலனிலே, நமது அரசாங்கம் அக்கறை காட்டி நல்ல முறையிலே தொழிலாளர்களுக்கு நன்மைகள் செய்திருக்கின்றன என்பதைப் பற்றி யாரும் குறை சொல்ல முடியாது. ஆனால், இன்று நமது நாட்டிலே ஏற்பட்டிருக்கக்கூடிய இந்த நெருக்கடியான நேரத்திலே, தொழிலாளருடைய கடமையும், பொறுப்பும் அதிகம் என்று உணர்ந்து இன்று நாட்டிலே இருக்கக் கூடிய தொழிலாளர்கள் ஒருமுகத்தோடு ஒற்றுமையோடு தீவிரப்பட்டு இருக்கிறார்கள் உற்பத்தியைப் பெருக்குவதிலே. இந்த நேரத்திலே இங்கே உள்ள சில குறைபாடுகளில், தொழிலாளர்கள் எவ்வளவு தீவிரமாக அக்கறை காட்டுகிறார்களோ அதே போல இன்று ஆலைக்குச் சொந்தக்காரர்களாக இருப்பவர்கள், முதலாளிகள், தொழிலாளர்களுக்கு தீங்கு இழைத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள் சில இடங்களில். தொழிலில் அமைதி நிலவவேண்டுமென்று நமது அரசாங்கம் கூறுகிறது. எல்லோரும் சமாதான வழிகளில் பிரச்சினைகளுக்குத் தீர்வு காண வேண்டுமென்று நமது அரசாங்கம் கூறுகிறது. இந்த நேரத்திலே தொழிலாளர்கள் அதை முழு மனதோடு ஏற்றுக்கொண்டு, எவ்வளவு கஷ்ட நஷ்டங்கள் வந்த போதிலும் கூட, இன்று நாட்டினுடைய பிரச்சினை தான் ஒரே பிரச்சினை என்று கருதி, தீவிரமாக உற்பத்தியைப் பெருக்குவதிலே ஈடுபட்டிருக்கிறார்கள். இந்த நேரத்திலே கோயம்புத்தூரைப் பொறுத்த மட்டில், பல இடங்களில், பல ஆலைகளில், பல என்ஜினீயரிங் வொர்க் ஷாப்புகளில், பல பாக்கடிகளில் தொழிலாளர்கள் ஸஸ்பெண்ட் செய்யப் பட்டிருக்கிறார்கள். பல தொழிலாளர்கள் டிஸ்மிஸ் செய்யப்பட்டிருக்கிறார்கள். அதைப் பற்றி அரசாங்கம் தீவிரமான கவனம் செலுத்த வேண்டிய கட்டத்திலே இருக்கிறது. இன்று இருக்கக்கூடிய சட்டம் தொழிலாளர்களுக்கு நல்ல முறையில் பாதுகாப்பு கொடுக்கக்கூடிய சட்டமாக இருந்த போதிலும், அந்தச் சட்டத்திலே சில குறைபாடுகள் இருக்கின்றன. நான் ஒரு தொழிற்சங்கத் தலைவன் என்ற முறையில் அந்தக் குறைபாடுகளை இங்கே சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். இன்று கோயம்புத்தூரிலே பல ஆலைகளில் நிறுத்தப்பட்டிருக்கிற தொழிலாளர்கள் ஏதோ முதலாளிகளுக்கு வேண்டாதவர்கள் என்ற காரணத்தினால், அந்தந்த ஆலைகளில் இருக்கக் கூடிய தொழிற்சங்கத்தில் முக்கிய ஸ்டூடியர்களாக இருக்கக்

[திரு. ஆர். செங்காலியப்பன்]

[13th March 1963]

கூடிய காரணத்தினால், இந்த நெருக்கடியான நேரத்தில் தொழிற் சங்கத்திலிருந்து எந்தவித நடவடிக்கைகளிலும் ஈடுபடக்கூடாது என்று சொல்லும் நேரத்திலே, முதலாளிகள் தொழிலாளர்களைப் பழி வாங்கும் நிலையில் இருக்கிறார்கள். இந்த நிலையிலே அப்படிப்பட்ட சட்டங்களில், பாதுகாப்புச் சட்டங்களில் உள்ள குறைபாடுகளை நிவர்த்தி செய்ய வேண்டிய கடமை, பொறுப்பு எல்லாம் அரசாங்கத்தைச் சார்ந்தது. ஏன் திடீரென்று நிறுத்தியிருக்கிறார்கள் என்று தொழில் அதிகாரிகளோ அல்லது மற்றவர்களோ கேட்கும்போது ஏதோ சிறிய தவறு செய்ததற்காக நிறுத்தியதாகவும், முதலாளிகள் இஷ்டம் போல் நிறுத்திக் கொள்வதற்கு அரசாங்கமே சட்டத்தில் விதி விலக்கு கொடுத்திருக்கிறது என்றும் கூறுகிறார்கள். இப்படிப்பட்ட சட்டங்களிலுள்ள குறைகளையெல்லாம் நிவர்த்தி செய்து தொழிலாளர்களுக்குப் பாதுகாப்பு கிடைக்க வேண்டும் என்ற முறையில் சட்டங்களைத் திருத்த வேண்டும்.

இன்று ஆலையில் வேலை செய்யக் கூடிய தொழிலாளர்கள் 3-4 மைல் தூரத்திலிருந்து ஆலைக்குச் செல்லக் கூடியவர்களாக இருக்கிறார்கள். ஏதோ அசம்பாவிதம் ஏற்பட்டுவிட்டாலோ, வீட்டில் யாராவது இறந்து விட்டாலோ அல்லது வேறு ஏதாவது விசேஷம் ஏற்பட்டு விட்டாலோ, 3-4 மைல் நடந்து ஆலைக்குச் சென்று லீவு எழுதி எடுத்துக்கொள்ள முடியாத நிலைமை ஏற்பட்டு விடுகிறது. இப்படி மாதத்தில் ஒரு நாள் ஆப்ஸென்ஸ் ஆனாலும் ஒரு வருஷத்தில் 12 நாள் ஆகி விடுகிறது. ஏதோ ஒரு சட்டம் இருக்கிறது என்று கூறுகிறார்கள். வருஷத்தில் 7 நாட்களுக்கு மேல் ஆப்ஸென்ஸ்டானால் அவர்களை டிஸ்மிஸ் செய்து கொள்ளலாம் என்று இருக்கிறது. இந்த முறையில் இன்று கோவையிலே நிறைய தொழிலாளர்கள், ஒரு மில்லுக்கு 30, 40, 50 என்று டிஸ்மிஸ் செய்யப்பட்டிருக்கிறார்கள். இது வரையில் அதன் மீது எந்தவிதமான நடவடிக்கையும் எடுக்கப்படவில்லை.

இப்போது கோவையிலே சிக்கனச் சீரமைப்பு வந்திருக்கிறது. அதன் காரணமாக தொழிலாளர்களுக்கு அதிக வேலைப் பளு ஏற்பட்டிருக்கிறது. அதன் காரணமாக அந்த ஒப்பந்தத்திலே எந்த ஆலையும் குறைக்கக் கூடாது என்றும் சாதகமான ஒரு ஷரத்து சேர்க்கப்பட்டிருக்கிறது. அந்த ஷரத்து தொழிலாளர்களுக்குச் சாதகமாக இருக்கிற காரணத்தினால், அதன் காரணமாக எந்தத் தொழிலாளியையும் நிறுத்த முடியாது என்ற காரணத்தினால், ஏதோ சில குற்றங்களைக் கண்டுபிடித்து நிறையத் தொழிலாளர்கள் தள்ளப்பட்டிருக்கிறார்கள். லேபர் கமிஷனர் அவர்கள் கோவைக்கு வந்தபோது கூட இதைப் பற்றி எடுத்துக் கூறினேம். இன்று நமது அரசாங்கத்தின் சட்டப் பிரகாரம் ஆலையில் வேலை செய்யக் கூடிய தொழிலாளர்களுக்கு வயது 58 ஆகி விட்டால் அவர்களை நிறுத்திக் கொள்ளலாம் என்று இருக்கிறது. இந்தச் சிக்கனச் சீரமைப்பு ஏற்பாடு காரணமாக இன்று கோயம்புத்தூரிலே நிறையத் தொழிலாளர்களுக்கு 58 வயது ஆகி விட்டது என்று சொன்னால் நிறுத்தி விடுவதை ஒப்புக் கொள்கிறோம். 58 வயது ஆகாதவர்களைக்கூட, தொழிலாளர்களைக் குறைக்கவேண்டும் என்ற காரணத்திற்காக, கோயம்புத்தூர் ஜில்லா மருத்துவத் தலைமை அதிகாரியிடம் அனுப்பி, பீஸ் கட்டி, ஒவ்வொரு தொழிலாளிக்கும் 40, 42 வயது தான் ஆகியிருந்தாலும் 58 வயது ஆகி விட்டது என்று அவர்களிடம் சர்ட்டிபிகேட் வாங்கி நிறுத்திவிடும் முறையில் ஆலை முதலாளிகள் தீவிர நடவடிக்கையில் இறங்கியிருக்கிறார்கள். இதனால் நூற்றுக்கணக்கான தொழிலாளர்கள் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். இன்று அரசாங்கச் சட்டப் பிரகாரம் 58 வயது ஆனவர்களை நிறுத்திக் கொள்ளலாம் என்று இருக்கிறது. ஒன்று 58 வயது ஆனாலும் நிறுத்திக் கூடாது என்று சட்டம் இருக்கவேண்டும், இல்லையென்றால் மருத்துவ அதிகாரியிடம் அனுப்பி சர்ட்டிபிகேட் பெற்றுத் தான் வேலையிலிருந்து நீக்கவேண்டும் என்று இருக்கவேண்டும். முதலாளிகள் எந்தக் கொள்கை சாதகமாக இருக்கிறதோ அதைப் பயன்படுத்திக் கொண்டு நிறையத் தொழிலாளர்களை நீக்குகிறார்கள். இந்த நேரத்தில் தொழிலாளர்கள் சொம்பவும் பொறுப்புத்தன்மையோடு, சகிப்புத் தன்மையோடு, நாட்டு

13th March 1963]

[திரு. ஆர். செங்காலியப்பன்]

நிலைமையை உத்தேசித்து இருந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். அரசாங்கம் இதையெல்லாம் கவனித்து முதலாளிகள் இந்த மாதிரி நடவடிக்கைகளை எடுத்துக் கொள்வதற்கு இடம் கொடுக்காதவாறு கவனம் செலுத்த வேண்டுமென்று தொழில் அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக இப்போது நமது நாட்டிலே தொழிலாளர்களுக்கு வீடு கட்டித் திட்டத்திலே, கூட்டுறவு முறையில் நல்ல முறையில் அரசாங்கத்தின் உதவி பெற்று, கோயம்புத்தூர் ஜில்லாவிலே, எங்கள் தொழிற் சங்கத்தைப் பொறுத்தமட்டில் கூட 500-600 வீடுகள் கட்டியாகியிருக்கிறது. அரசாங்கத்தில் உதவி கொடுப்பது குறித்து அதை வரவேற்கிறோம், பாராட்டுகிறோம். ஆனால், இப்போது எம்ர்ஜென்ஸியில் தாற்காலிகமாக நிறுத்தி வைக்கலாம் என்ற யோசனை இருப்பதாகத் தெரிகிறது. மீண்டும் தொழிலாளர்களுக்கு வீடு கட்டிக் கொடுக்க இந்தத் திட்டத்தை நிறுத்தாமல் அரசாங்கம் மேற்கொண்டும் முயற்சி செய்து தொழிலாளர்களுக்கு வீடுகள் கட்டிக் கொடுக்க ஏற்பாடுகளைச் செய்ய வேண்டுமென்று நான் தொழில் அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கோயம்புத்தூர் ஜில்லா இன்று ஒரு பெரிய தொழில் பிரதேசம். அதிலே ஆஸ்பத்திரி நெருக்கடி இருக்கிற காரணத்தினால் இப்போது அரசாங்க தொழிலாளர் இன்ஷூரன்ஸ் ஆஸ்பத்திரி ஒன்றை அந்தப் பகுதியிலே 46 லட்சம் ரூபாய் செலவில் கட்டுவதாகத் திட்டம் போடப் பட்டிருக்கிறது. இன்று, 20-30 ஆண்டுகாலம் ஆலையில் வேலை செய்க்க கூடிய தொழிலாளர்கள் டி. பி. வியாதி காரணமாக மிகவும் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். இன்று ஆலையிலிருந்து 6 மாதம் லீவு கொடுக்கப்படுகிறது. ஆறு மாதம் அவர்களுடைய சந்தாத் தொகையை அவர்கள் கொடுக்கிறார்கள். ஆறு மாதத்திற்கு மேல் அவர்கள் வேலைக்கு செல்லாவிடால் அந்தச் சந்தாத் தொகையை முதலாளிகள் செலுத்தவில்லை. அதன் காரணமாக இன்ஷூரன்ஸ் திட்டத்திலிருந்து அந்தத் தொழிலாளியை நீக்கிவிடுகிறார்கள். அவர்களுக்குப் பின்னால் வைத்திய வசதி செய்து கொடுப்பதில்லை, லீவும் கொடுப்பதில்லை. இம்மாதிரி சங்கடமான சூழ்நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே, இதைத் திருத்தி டி. பி. போன்ற கொடிய வியாதியினால் பீடிக்கப்பட்டவர்கள் ஒரு குறிப்பிட்ட காலத்திற்கு வேலைக்கு போக முடியவில்லையென்றால், அரசாங்கத் திட்டத்தின் கீழ் அவர்களுக்கு வைத்திய வசதி செய்துகொடுப்பதற்கும், அவர்களுக்கு லீவு கொடுப்பதற்கும் வேண்டிய ஏற்பாடுகளை இன்ஸூரன்ஸ் திட்டத்தின் மூலம் செய்யவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திரு. கே. பொன்னையா : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, கனம் அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கும் மான்யக் கோரிக்கையை ஆதரித்து ஒரு சில வார்த்தைகள் பேச விரும்புகிறேன். தொழிலாளர்களில், மில் தொழிலாளர்கள், மோட்டார் தொழிலாளர்கள், சிமெண்டு தொழிற்சாலை தொழிலாளர்கள் இவர்கள் வாழ்க்கையுடன் தோட்டத் தொழிலாளர்களுடைய வாழ்க்கையை ஒப்பிட்டுப் பார்த்தால், அவர்களுடைய வாழ்க்கைநிலை மிகமிக குறைந்துதான் இருக்கிறது என்று சொல்ல வேண்டும். உயரமான மலைகளின் உச்சியின் சரிவிலே அவர்கள் தினமும் வாழ்க்கை நடத்துவதைப் பார்த்தால், அவர்களுக்குக் கிடைக்கக் கூடிய ஊதியம் மிகக் குறைவு என்றுதான் சொல்லவேண்டும். இவ்வளவு குறைவான ஊதியத்தை அவர்கள் பெற்றும், நாட்டிற்கு ஆபத்து என்ற காலத்தில் தாராளமாக தங்களுடைய உதவியை செய்து வருவது என்பது மிகவும் போற்றத்தக்கதாகும். அவர்கள் கூலி வசதி பற்றி வேஜ் போர்டினுடைய முடிவை எதிர்பார்த்துக்கொண்டிருப்பது, இல்லு காத் த கிளி போல ஆகாமல் இருக்கவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அவர்களுக்கு வீட்டு வசதி செய்வது பற்றி நான் ஏற்கனவே இந்த மன்றத்தில் சொல்லியிருக்கிறேன். ஒரு அறையில் ஒரு குடும்பம்தான் இருக்க வேண்டும். ஆனால் மலைப்பிராந்தியத்தில் தோட்டத் தொழிலாளர்களுடைய வீட்டு நிலைமையைப் பற்றி சொல்வதற்கே அச்சமாக இருக்கிறது. ஒரு அறையில் 2 குடும்பங்கள் போட்டு வைத்திருக்கிறார்கள். அதை

10-00
am

[திரு. கே. பொன்னையா]

[13th March 1963]

அவசியம் கவனிக்க வேண்டும் என்று சர்க்காரைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். இன்னும் தண்ணீர் வசதி, அவர்களுக்கு வேண்டிய கம்பளி வசதி, வைத்திய வசதி இவற்றைப்பற்றியெல்லாம் நாம் சொல்லிக்கொண்டு போகிறோமே ஒழிய, அந்த வசதிகள் அமுலுக்கு வரும்போது மிக மிகக் குறைவாகத்தான் வருகிறது.

அடுத்தபடியாக ரிஜிஸ்டிரேஷன் லேபர், டெம்பரரி லேபர் என்று இரு வகையாக எல்லா எஸ்டேட்களிலும் வைத்திருக்கிறார்கள். ரிஜிஸ்ட்ரே லேபருக்கு சாதாரணமாக ரைஸ் ரேஷன் போன்ற என்னென்ன வசதிகள் சட்ட பூர்வமாகக் கொடுக்கவேண்டுமோ அத்தனையும் கொடுத்துக்கொண்டு வருகிறார்கள். தேயிலை ஒரு வர்ஸனைல் கிராப். ஆகவே, டெம்பரரி லேபரையும் உபயோகப்படுத்துகிறார்கள். அவர்களுக்கு ரிஜிஸ்ட்ரே தொழிலாளர்களுக்குக் கொடுக்கக்கூடிய சலுகைகள் கொடுப்பதில்லை. டெம்பரரி தொழிலாளர்களுக்கு ரைஸ் ரேஷன், மெடிகல் பெலிஸிடி, எஜுகேஷன் பெலிஸிடி, கம்பள வசதி, போக்குவரத்துச் செலவு கொடுப்பது ஆகிய வசதிகள் கொடுக்கப்படுவதில்லை. இதை அவசியம் சர்க்கார் கவனிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, எஸ்டேட் தொழிலாளர்கள் என்றால் நியாயமாக புருஷனும், மனைவியும் சேர்ந்து பதிவு செய்யப்படவேண்டும். ஆனால் மனைவியை மட்டும் பதிவு செய்து கொள்கிறார்கள். புருஷனை பதிவு செய்து கொள்வதில்லை. இதனால் புருஷன் மனைவி சேர்ந்து வாழ்வதிலே இடைஞ்சல் ஏற்படுகிறது. ஆகவே பதிவு செய்யும்போது, புருஷன், மனைவி இரண்டு பேர்களையும் ஜோடியாக பதிவு செய்து கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

வீட்டு வசதி சம்பந்தப்பட்ட வரையில், ஏற்கனவே வருஷத்திற்கு 100-க்கு 8 பேர்களுக்கு முதலாளிகள் வீடு கட்டிக் கொடுக்கவேண்டும் என்று எக்ரிமெண்டு இருக்கிறது. அந்த எக்ரிமெண்டுபடி வீடுகளின் எண்ணிக்கையை கொஞ்சம் உயர்த்தினால் நல்லதாக இருக்கும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, சிறு சேமிப்புத் திட்டம் சம்பந்தமாக சமீபத்தில் வைஸ் சேர்மென் அவர்கள் வால்பாரைக்கு வந்திருந்தார்கள். 7, 8 கூட்டங்களுக்கு ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருந்தது. கூட்டங்களில் நல்ல வரவேற்பு இருந்தது. சிறு சேமிப்புத் திட்டத்தின்கீழ் தொழிலாளர்கள் நல்ல முறையில் சேர்த்து வைப்பதற்கு வாய்ப்பு அளிக்க அரசாங்கம் ஏற்பாடு செய்தால், சிறு சேமிப்புத் திட்டத்திற்கு அந்தப் பிராந்தியத்தில் நல்ல வாய்ப்பு இருக்கும் என்று நினைக்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, 3, 4 வருஷங்களுக்கு முன்பே தொழிலாளர்களுக்கும், மாணேஜர்களுக்கும் மத்தியில் ஒரு கங்காணி லிஸ்டம் இருந்தது. அதை ஒழித்துவிட்டு, இப்போது அவர்களை சூப்பர்வைஸர்களாகப் போட்டிருக்கிறோம். முழுக்க, முழுக்க அவர்கள் முதலாளிகள் தயவிலேதான் இருக்க வேண்டும். அவர்களுக்கு வருஷத்திற்கு 10 பைசா, 15 பைசா சம்பள உயர்வு கொடுக்கிறார்கள். இந்த மோசமான உயர்வானது அந்த ஏரியாவில் இருக்கும் எல்லா சூப்பர்வைஸர்களுக்கும் ஒரே யூனிபாரமாகக் கொடுக்க வேண்டும். அப்படிச் செய்தால் மிகவும் நல்லதாக இருக்கும். மாணேஜர்களுக்குப் பதிலாகத்தான் சூப்பர்வைஸர்கள் தொழிலாளர்களிடம் வேலை வாங்குகிறார்கள். ஆகவே, அவர்களுக்கு மாதச் சம்பளமாகக் கொடுக்கலாம். அப்படியில்லாமல் தினக்கூலி கொடுத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு அவசியம் மாதச் சம்பளம் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இந்தப் பிராந்தியங்களில் வருஷத்தில் 7 மாதங்களில் மழை பெய்கிறது. சூப்பர்வைஸர்கள் தொழிலாளர்களிடம் வேலை வாங்கவேண்டுமென்றால், காலியில் 8, 9 மணியிலிருந்து மாலை 4, 5, மணி வரையில் அவர்கள் அங்கே இருக்க வேண்டியிருக்கிறது. அவர்கள் விறகு சேகரிப்பது என்பது மிகவும் கஷ்டமான காரியம். மாணேஜ்மென்டார் அவர்களுக்கு இவ்வசமாக விறகு

13th March 1963]

[திரு. கே. பொன்னையா]

கொடுக்க வேண்டும். அவர்களுக்கு ஓவர்கோட், கொடை முதலியவைகள் கொடுக்க வேண்டும். கனம் அமைச்சர் அவர்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும், வருஷத்தில் 7 மாதங்களுக்கு மழை பெய்யக் கூடிய ஏரியா அது. அந்தப் பிராந்தியத்தில் தேயிலைத் தொழிலாளர்களும், சூப்பர்வைசர்களும் மழையில்லாதான் வேலை செய்ய வேண்டியிருக்கிறது. அவர்களுக்கு மற்ற தொழிலாளர்களைப்போல் வேறு ஒன்றும் வாய்ப்பு கிடையாது. ஏற்கனவே நான் சொன்ன பிரகாரம் அவர்கள் வேஜ் போர்டின் முடிவை எதிர்பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இலவு காத்த கிளி மாதிரி அவர்களுடைய நிலை ஆகிவிடக்கூடாது. அதை அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, போன தடவை கூட கம்பனியைப் பற்றி நான் சொல்லியிருக்கிறேன். மலைப் பிராந்தியத்தில் சூடு கொடுக்கக்கூடிய துணி வேண்டும். அவர்களுக்கு தரமான கம்பளி கொடுக்கப்படவேண்டும். அவர்களுக்குக் கொடுக்கக்கூடிய கம்பளிகளை ஆற்றில் கொண்டுபோய் கசக்கினால், அப்படியே ஆற்றோடு போய்விடுகிற நிலையில் இருக்கிறது. தொழிலாளர்களுக்கு தரமான கம்பளி கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ரைஸ் ரேஷன் இப்போது எல்லா முதலாளிகளும் கொடுத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஒப்பன் மார்கெட்டில் இப்பொழுது ரைஸ் கிடைக்கக் கூடிய விலையை விட முதலாளிகள் கொடுக்கக்கூடிய ரைஸ் 4, 5 பைசா அதிகமான விலையாக இருக்கிறது. ஒப்பன் மார்கெட்டிலிருந்து முதலாளிகள் அரிசியைப் பிடித்து வைத்து வாரா வாரம் ரேஷன் கொடுப்பதற்குப் பதிலாக, மாதாமாதம் கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்கிறார்கள். இல்லாவிட்டால், தாங்கள் தனியாக ஒப்பன் மார்கெட்டில் வாங்கிக்கொள்கிறோம் என்று சொல்லுகிறார்கள். ஆகவே, மாதத்திற்கு ஒரு தடவையாக ரேஷன் இஷ்யூ பண்ண வேண்டும். வாராவாரம் இஷ்யூ பண்ண வேண்டாம் என்பது தொழிலாளர்களுடைய அபிப்பிராயம். அதையும் கனம் அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

வீட்டு சமாசாரம் பற்றி ஏற்கனவே சொல்லிவிட்டேன். அதை அவசியம் கவனிக்க வேண்டும். (மணி அடிக்கப்பட்டது).

*திரு. எம். எஸ். செல்வராஜன் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, கனம் அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டுவந்திருக்கக்கூடிய தொழிலாளர்கள், தொழிற்சாலைத் துறை மாண்புமிகு வரவேற்கிறேன். இந்த அவசர நிலைமை ஏற்படுவதற்கு முன்பே கூட நம்முடைய ராஜ்யத்தைப் பொறுத்த வரையில் தொழில் துறையிலே நல்ல அமைதி நிலவி வந்திருக்கிறது. எல்லாத் தரப்பினரின் காரணமாக, தொழிலாளர்கள், அரசாங்கம், அதிகாரிகள், முதலாளிகள் உட்பட எல்லோருமே முறையாக நடந்து வந்திருக்கிறார்கள் என்பதை அது எடுத்துக்காட்டுகிறது. அந்த நிலை பாராட்டத்தக்கது. பல்வேறு நல்ல சட்டங்களை தொழிலாளர்கள் நலம் கருதி நாம் இயற்றியிருக்கிறோம். இந்தச் சட்டங்கள் முறையாக அமுல் நடத்தப்பட்டிருக்கின்றனவா என்பதை முதலில் கவனிப்பது அவசியமான வேலை என்று நான் கருதுகிறேன். நான் அறிந்த மட்டில் நான்-பவர் பாக்கரி ஆக்ட் என்று வெகு காலமாக ஒரு சட்டம் இருந்தது. அந்தச் சட்டம் என்ன ஆயிற்று? அல்லது, அதனுடைய பலன் இப்பொழுது அனுபவிக்கப்படுகிறதா, அது எந்த நிலையில் இருக்கிறது என்பதை ஜாக்கிரதையாக பரிசீலிக்க வேண்டும். அதுபோலத்தான் பீட்டி தொழிலாளர்கள் சட்டம், ஷாப் தொழிலாளர்கள் சட்டம் இவைகளெல்லாம் முறையாக அமுல் நடத்தப்படவில்லை. ஏதோ பெயர் அளவுக்கு இங்கே, அங்கே இருக்கிறதே தவிர, முறையாக அமுல் நடத்தப்படவில்லை. எங்கேயோ ஏதோ கோளாறுகள் இருக்கின்றன. அதை ஜாக்கிரதையாகக் கவனித்துப் பார்க்க வேண்டும்.

ஹோட்டல் தொழிலாளர்களுக்கு எத்தனையோ வசதிகளைச் செய்து கொடுக்க சட்டம் செய்திருக்கிறோம். ஆனால் அவர்கள் விரும்புவது என்ன வென்றால், ஹோட்டலை அடுத்து அல்லது ஹோட்டலிலேயே தகுந்த மருதியிலே இரவிலே முறையாகத் தூங்கி எழவேண்டும், அதற்குரிய

[திரு. எம். எஸ். செல்வராஜன்]

[13th March 1963]

சுகாதார வசதிகளுடன் தங்கும் இடம் ஒன்று வேண்டும், அது ஹோட்டலிலேயே இருக்கவேண்டும், அல்லது பக்கத்தில் இருக்கவேண்டும் என்பதாகும் அதுதான் அவர்களுடைய குறைந்தபட்ச கோரிக்கை. அது அவசியம் நிறைவேற்றப்படவேண்டும் என்று நான் கருதுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, தொழிற்சாலை நிறுவக்கூடிய இடங்கள் அமைப்பைப் பற்றி ஹெல்த் டிபார்ட்மெண்ட் கவனித்துக்கொண்டு வருகிறார்கள். ஆனால், அதன் பின் விளைவு என்ன, கழிவு நீரினால் என்ன விளைவு ஏற்படும், புகையினால் ஏற்படும்படியான கெடுதல்கள் யாவை என்பதுபற்றியெல்லாம் ஜாக்கிரதையாகக் கண்காணிக்க வேண்டும். எங்கள் பகுதியில் இருக்கும் தரங்கதரா தொழிற்சாலையில் சமீபத்தில் கூட மின்சார இணைப்பு வசாக இருந்ததினால் சில விபத்துக்கள் ஏற்பட்டன. அதில் உயிர் இழந்தவர்களும் உண்டு. இன்னும் அங்கே அரைகுறை விபத்துக்கள் அடிக்கடி நடந்துகொண்டே இருக்கின்றன. இதிலே எந்த அளவுக்கு கோளாறு இருக்கிறது, fix-பண்ணுவதிலே என்ன கஷ்டம் இருக்கிறது என்பதை ஜாக்கிரதையாகப் பார்க்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். மேலும், அந்தப் பகுதியிலுள்ள கழிவு நீரால் ஏற்படக்கூடிய ஆபத்துக்களை, சுற்றுப்புறத்திலே சுமார் 5 மைல்களுக்கு விஷப்புகையால் ஏற்படக்கூடிய தீமைகளை எப்படிக்களைவது என்பதையும் பார்க்க வேண்டும்.

தொழிலாளர்களுக்கு லொர்க்மென்ஸ் காம்பென்ஸேஷன் சட்டத்தின் படி காம்பென்ஸேஷன் கொடுக்கிறபொழுது தவணைகளிலே கொடுக்கலாம் என்ற முறை இருக்கிறது. கூடுமான வரையில் எவ்வளவு அதிகமான கேஸ்களில் மொத்தமாகக் கொடுத்து, அவர்களின் வாழ்க்கைக்கு வசதியாக இருக்கும்படிச் செய்யலாம் என்பதையும் பரிசீலனை செய்ய வேண்டும். இந்த ராஜ்யத்தைப் பொறுத்தவரையில் உப்புத் தொழிலிலே 50,000-க்கு மேல் ஒரு லட்சம் பேர் வரை ஈடுபட்டிருக்கிறார்கள். கிட்டத்தட்ட 8 மாதங்களுக்குத்தான் அவர்களுக்கு வேலை கிடைக்கிறது. இந்த உப்புத் தொழிலில் ஈடுபட்டிருக்கும் தொழிலாளர்களுக்கு எந்த விதமான சட்டத்தையும் நாம் அமைக்கவில்லை. குறிப்பாக, அவர்களுக்கு மழை காலங்களில் முந்திய மாதங்களின் சராசரி வருமானத்தில் குறைந்த பட்சமாக எவ்வளவு கொடுத்து அவர்களுக்கு உதவி செய்ய முடியுமோ, அதைக் கொடுக்க சட்ட பூர்வமாக வசதி செய்து கொடுத்தால் நல்லது. இதை பரிசீலனை செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சமீபத்திலே மத்திய சர்க்கார் பரிசீலனை செய்ததில், தொழிற்சாலைகளில் வேலை செய்யக்கூடிய தொழிலாளர்கள் சிக்கனமாக இருப்பதில்லை என்ற புகாருக்கு ஆளாகியுள்ளார்கள். ஆகவே, எந்த விதத்திலே அவர்களுக்கு ஒரு கட்டாய சேமிப்புத் திட்டத்தைக் கொண்டு வந்து நிறைவேற்ற முடியும் என்பதைப் பரிசீலனை செய்து பார்ப்பது நல்லது.

உப்புத் தொழிலாளர்களுக்கு ஒரு எம்ப்ளாய்ஸ் இன்ஷூரன்ஸ் திட்டத்தை நிறைவேற்றலாம். ஆறுமுகநேரி உப்பு தொழிலாளர்கள் கூட்டுறவு சங்கத்தில் இந்த இன்ஷூரன்ஸ் திட்டத்தை நிறைவேற்றுவதற்கு நாங்கள் முயற்சி செய்து கொண்டிருக்கிறோம். அவர்களுக்கு வீடுகள் கட்டுவதற்கு, நெசவாளர் கூட்டுறவு சொஸைடிகளிலே உள்ள தொழிலாளர்களுக்கு அரசாங்கம் மான்யம், கடன் கொடுத்து உதவுவது போல, அதே மாதிரி ஒரு திட்டத்தைக் கொண்டு வருவதற்கு முடியுமா என்பதை பரிசீலனை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். மத்திய உப்பு செஸ் நிதி கோடிக்கணக்கில் இருக்கிறது. அதிலிருந்து இந்த உப்புத் தொழிலாளருக்கு உதவி செய்ய இந்த அரசாங்கம் கலந்து பரிசீலனை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அவர்களுக்கு வையத்திய வசதி செய்து கொடுப்பதற்கு பணம் ஒதுக்க தயாராக இருக்கிறார்கள். ஆனால் அதை எப்படி அமல் நடத்துவது என்பது தெரியவில்லை. தூத்துக்குடி, வேதாரண்யம், ஆறுமுகநேரி, திருச்செந்தூர், குலசேகரப்பட்டினம் போன்ற இடங்களில் உள்ள சிறிய ஆஸ்பத்திரிகள், பெரிய ஆஸ்பத்திரிகள், இவற்றைக் கொண்டு எந்த அளவுக்கு அவர்களுக்கு சிகிச்சை அளிக்கலாம் என்பதையும் கவனித்துப் பார்க்க வேண்டும். இந்த உப்புத் தொழிலாளர்

13th March 1963] [திரு. எம். எஸ். செல்வராஜன்]

கள் கண்கள் இழந்து போவது சகஜமாக இருக்கிறது. ஆகவே, கண் சிகிச்சை செய்யக்கூடிய டாக்டர்களைக் கொண்டு அவர்களுக்கு இலவசமாக சிகிச்சை செய்வதற்கு ஒரு ஏற்பாடு செய்யலாம். பெரிய ஆஸ்பத்திரியில் அவர்களுக்கு கென்று தனியாக ஒரு விவ் ஒதுக்கி, அவர்கள் சிகிச்சைக்கு ஏற்பாடு செய்து, அதற்கான செலவை செஸ் நிதியிலிருந்து கொடுக்கலாம். மத்திய சர்க்காரிடமிருந்து செஸ் நிதியைப் பெற்று தூத்துக்குடி போன்ற பெரிய டவுன்களிலே பரீட்சார்த்தமாக இந்த உப்புத் தொழிலாளருக்கு ஆஸ்பத்திரியிலேயே ஒரு விவ் அமைத்துக்கொடுக்கலாம். இப்பொழுது நம்முடைய நாட்டில் ஏற்பட்டு வருகிற தொழில் வளர்ச்சியை மனதில் கொண்டு, இதுவரை நாம் அமைத்திருக்கக்கூடிய பெரிய தொழிற்சாலைகளையும், அவற்றினால் ஏற்பட்டிருக்கிற பின் விளைவுகளையும் ஜாக்கிரதையாக பரிசீலனை செய்து, இனிமேல் புதிதாக ஏற்படுத்தக் கூடிய தொழிற்சாலைகளில் அம்மாதிரிக் கஷ்டங்கள் வராமல் இருப்பதற்கு வழிவகை செய்து, வேண்டிய தடுப்பு நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சமீபத்திலே இந்த எம்பிளாய்மென்ட் எக்ஸ்சேஞ்சுகளில் ஒரு மாற்றம் ஏற்பட்டிருப்பது வரவேற்கத்தக்கது. இன்று ரிஜிஸ்டர் செய்யப் போகிறவர்கள் நாளை வரையிலும் காத்திருக்க வேண்டிய கஷ்டம் ஏற்கெனவே இருந்தது. இப்பொழுது வருகிறவர்களை எப்படியாவது ரிஜிஸ்டர் செய்து அனுப்ப வேண்டும் என்ற கொள்கையை அவர்கள் பின்பற்றி வருகிறார்கள். இது ஒரு நல்ல மாற்றம்.

மத்திய சர்க்கார் சென்னையிலே சைதாப்பேட்டையில் கண் இழந்தவர்கள், சக்தி இழந்தவர்கள், மற்றும் அங்கவிறைகளுக்கு தனியாக ஒரு நிலையத்தை அமைத்து அவர்களுக்கு தொழில் தேடித் தரக் கூடிய வசதியை ஏற்படுத்தியுள்ளார்கள். தனியார் துறையில் உள்ளவர்களிடத்திலே இந்த எம்பிளாய்மென்ட் எக்ஸ்சேஞ்சுகள் தொடர்பு வைத்துக்கொண்டு வேலை வாய்ப்பு தேடி வருகிறார்கள். அது சந்தோஷத்தைத் தருகிறது. எல்லோருக்கும் காரணம் எண்ணம் இருக்கிறது. துறையை மேலும் விஸ்தரிப்பதற்கான ஏற்பாடுகளைச் செய்யலாம். கவர்ன்மென்ட் பிரஸ், ஸ்டேஷனரி ஆபீஸ், மற்றும் சில இலாகாக்களிலே கூட ஒட்டுதல், வெட்டுதல் போன்ற வேலைகளுக்கு இவர்களை எடுத்துக்கொள்ளும் வகையில் ஏதாவது முயற்சி செய்து கொடுக்கலாமா என்பதையும் பார்க்கலாம்.

இப்பொழுது மொபைல் ரிஜிஸ்டிரேஷன் முறை இருக்கிறது. இலங்கையிலிருந்து வந்தவர்களுக்கும் இந்த மொபைல் ரிஜிஸ்டிரேஷன் மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கிறது. இப்பொழுது வேலையற்று இருக்கிற பொற்கொல்லர்களையும், மற்ற தரப்பினர்களையும் தாலூகா தலைநகர்களிலாவது வாரத்தில் குறிப்பிட்ட நாட்களில் அல்லது மாதத்தில் சில நாட்களிலே, குறிப்பிட்ட பகுதிகளுக்குச் சென்று மொபைல் ரிஜிஸ்டிரேஷன் செய்வதன் மூலம் அவர்களுடைய கஷ்டத்தை ஓரளவு போக்க முடியும். இதிலே தகுந்த கவனம் செலுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

*திரு. எஸ். மாதவன் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த தொழிலாளர் பிரச்சினையைப் பற்றி பேசும்பொழுது, அமைச்சர் அவர்கள் தொழில் அதிபர்களுக்கும் தொழிலாளர்களுக்கும் இடையே நல்ல சமூகமான உறவு ஏற்படுவதற்கு சட்டங்கள் செய்ய முன் வந்திருக்கிறோமென்று எடுத்துக் கூறினார்கள். இந்த சமயத்தில் நான் கூறிக் கொள்ள விரும்புவது என்னவென்றால், அப்படி இயற்றப்பட்ட சட்டங்களினால் தொழிலாளர்கள் பயன் அடைகிறார்களா, தொழில் அதிபர்கள் அந்த சட்டங்களிலிருந்து தப்பித்துக்கொள்வதற்கு இடம் இருக்கிறதா என்பதை கண்காணித்து அரசாங்கம் நல்ல முறையில் கவனம் செலுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். உதாரணமாக, இப்பொழுது தொழில் தகராறுகளைப் பற்றி சட்டம் இருக்கிறது. அந்தச் சட்டத்தின் கீழ் நீதி மன்றத்திற்கோ அல்லது லேபர் கோட்டிற்கோ போய் ஏதாவது தீர்ப்பு கிடைத்தால், அந்த தீர்ப்பை கண்டிப்பாக தொழிலதிபர்கள் நிறைவேற்ற வேண்டுமென்ற நிபந்தனை சட்டத்திலே இல்லாத காரணத்தால் பல தொல்லைகள்

[திரு எஸ். மாதவன்]

[13th March 1963]

ஏற்படுகின்றன. ஒரு தொழிலாளி சட்டத்திற்குப் புறம்பாக வேலையில்லிருந்து நீக்கப்பட்டால், பல ஆண்டுகள் தொழில் கோர்ட், உயர் நீதி மன்றம் இவற்றில் பேராடி, அப்படியே வேலையில்லிருந்து நீக்கியது தப்பு என்று கோர்ட் தீர்ப்பு அளித்ததற்குப் பின்னர் கூட, அந்தத் தீர்ப்பின் பயனை அனுபவிக்க முடியாத சூழ்நிலை இன்றைக்கு இருக்கிறது. இந்த தொழில் தகராறுச் சட்டம் மத்திய சர்க்கார் ஏற்படுத்திய சட்டம். அதன் கீழ் மாநில சர்க்கார் ஏற்படுத்துகிற விதிகளிலாவது, அவ்வாறு தீர்ப்புக் கொடுத்த பிறகு, அந்தத் தீர்ப்பை தொழில் அதிபர்கள் மீறக் கூடாது என்ற ஒரு சூழ்நிலையை உண்டாக்குவதற்கு முன் வர வேண்டும். அந்த முறையில் தொழில் தகராறுகளைத் தீர்த்து வைப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும்.

உதாரணமாக, இப்பொழுது ஷாப்ஸ் அண்டு எஸ்டாபிளிஷ்மெண்ட்ஸ் சட்டம் இருக்கிறது. இது 1947-ல் ஏற்பட்ட ஒரு சட்டம். அந்தச் சட்டத்திலே 41-வது பிரிவில் வேலையில்லிருந்து நீக்கியது தவறு என்று உத்தரவு போட நீதி மன்றத்திற்கு அதிகாரம் வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. அந்த வேலை நீக்கம் தவறு என்று நீதிமன்றம் சொல்லிய பிறகு, அதன் விளைவு என்ன என்பதைப் பற்றி அதிலே விளக்கம் இல்லை. 45-வது பிரிவிலே அந்த அவாண்டை தொழில் அதிபர்கள் நிறைவேற்றுவீட்டால் தண்டனை கொடுக்கலாமென்று இருக்கிறது. அந்த தண்டனை கொடுக்கும் பிரிவை ஒரு தொழிலாளி பயன்படுத்தினால், அவ்வாறு பயன்படுத்திய காரணத்தால், அவருக்குச் சேர வேண்டிய சம்பளத் தொகையைப் பெற முடியாது என்று ஒரு தீர்ப்பு இருக்கிறது. அது போல் இருந்தால், 41-வது பிரிவின் படி கொடுக்கப்பட்ட தீர்ப்புக்கும் பயன் கிடைப்பதில்லை. அவ்வாறு பயன் கிடைக்கவில்லையே என்று ஆத்திரப்பட்டு 45-வது பிரிவை பயன்படுத்தினால் ஏற்கனவே கொடுத்த தீர்ப்பின்படி சம்பளத் தொகை பெற முடியாத ஒரு சூழ்நிலை இருக்கிறது. இதை மாற்ற வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இந்த தொழில் சட்டங்களிலிருந்து தொழில் அதிபர்கள் தப்பித்துக் கொள்வதற்கு வாய்ப்பு இருக்கிறது. தொழிற்சாலைகள் சட்டத்தின் 59-வது பிரிவிலே அதிக நேரம் வேலை செய்தால் அதிகக் கூலி கொடுக்க வேண்டுமென்று இருக்கிறது. ஆனால் நடைமுறையில் பார்க்கும்பொழுது அந்த வாய்ப்பு நிறைவேறாத சூழ்நிலைதான் இருக்கிறது. 59-வது பிரிவு “when a worker works in a Factory” என்று ஆரம்பிக்கிறது. தொழிற்சாலையில் அதிக நேரம் வேலை செய்தால்தான் அந்த அதிகச் சம்பளம் பெறக் கூடிய வாய்ப்பு இருக்கிறது. இந்தப் பிரிவை பயன்படுத்திக் கொண்டு தொழில் அதிபர்கள் ஒரு தொழிலாளியை குறிப்பிட்ட நேரங்களில் தொழிற்சாலைக்குள்ளே வேலை செய்யவும், அதற்கு மேல் சில மணி நேரங்கள் தொழிற்சாலைக்கு வெளியே வேலை செய்யவும் பயன்படுத்துகிறார்கள். இதனால் அவர்கள், அதிகச் சம்பளம் கொடுக்காமல், தப்பித்துவிடக் கூடிய சூழ்நிலை இருக்கிறது. ஒரு தொழிலாளி குறிப்பிட்ட நேரத்திற்குமேல் அதிக நேரம் வேலை செய்தாலும், இந்தப் பிரிவின் கீழ் அதிக நேரத்திற்கான ஊதியத்தைப் பெற முடியாத சூழ்நிலை இருக்கிறது. தொழிலதிபர்கள் இந்தப் பிரிவைப் பயன்படுத்தி, தப்பித்துக்கொள்ள முயல்கிறார்கள் என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். ஆகவே இந்த 59-வது பிரிவின்படி தொழிற்சாலையில் வேலை பார்த்தாலும் சரி அல்லது தொழிற்சாலை சம்பந்தப்பட்ட இடத்தில் வேலை பார்த்தாலும் சரி அதிக நேரம் வேலை பார்த்தால் அதிக ஊதியம் கிடைக்கக் கூடிய அளவில் இப்பொழுதுள்ள சட்டத்தை திருத்தி அமைக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்தப்படியாக பஸ் பர்மிட்டுகளை அதிகப்படியாகக் கொடுத்துக்கொண்டு வருவதால் நாம் சிறு சிறு ஆபரேட்டர்களை அதிகப்படுத்திக்கொண்டு வருகிறோம். அதிகப்படியாக பர்மிட்டுகள் கொடுக்கப்படுவதை பயன்படுத்திக் கொண்டு சிறு சிறு ஆபரேட்டர்கள் பெருகி விட்டார்கள். ஆகையால் தொழிலாளர்களுடைய நிலை அவர்களுடைய வேலை திட்டம் அவர்களுக்குக் கிடைக்கவேண்டிய ஊதியம் முதலியவைகளை கட்டுப்படுத்தக் கூடிய

13th March 1963]

[திரு. எஸ். மாதவன்]

சட்டம் அதாவது மோட்டார் டிரான்ஸ்போர்ட் சட்டத்தை எவ்வளவு விரைவில் அரசாங்கம் கொண்டு வரவேண்டுமோ அவ்வளவு சீக்கிரத்தில் கொண்டு வந்து அவர்கள் பயனடையும்படியாகச் செய்ய வேண்டும் என்பதைச் சொல்லிக்கொண்டு என் உரையை இத்துடன் முடித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. ஜே. மாதா கவுடர் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, கனம் அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கும் தொழிலாளர் மானிய கோரிக்கையை ஆதரித்து ஒரு சில வார்த்தைகளைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். இப்பொழுது தொழிலாளர்களுடைய நலனைக் கருதி அவர்களுக்கு வேண்டிய சட்டங்களை இயற்றி அவர்களுக்கு நல்ல முறையில் பாதுகாப்பு கொடுத்திருக்கிறோம். அந்தப் பெருமை இந்தத் தமிழ் நாட்டைச் சார்ந்தது. குறிப்பாக ஒவ்வொரு மாகாணத்திலும் கூட தொழிலாளர்களுக்கு சட்டம் கொண்டு வரவேண்டும் என்று நினைத்தால் தமிழ் நாட்டில் அரசாங்கம் என்ன செய்திருக்கிறது என்பதைப் பார்த்து அந்த அடிப்படையில் தான் அங்கும் சட்டங்களை கொண்டு வரப்படுகின்றன. நம் தமிழ் நாட்டில் எப்படிச் சட்டங்களைக் கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள் என்பதைப் பார்த்துத்தான் அந்த முறையில் அங்கும் கொண்டு வருகிறார்கள். சென்ற ஆண்டில் கூட தொழிலாளர்களைப்பற்றிய பல சட்டங்களைக் கொண்டு வந்திருக்கிறோம். பீடி தொழிலாளர்கள் சட்டம், ஹோட்டல் தொழிலாளர்கள் சட்டம்போன்ற பல சட்டங்களை கொண்டு வந்து நிறைவேற்றியிருக்கிறோம். இப்படி பல முறையில் பல சட்டங்களைக் கொண்டு வந்து தொழிலாளர்களுக்கு நல்ல பாதுகாப்பு கொடுத்துக்கொண்டு வருகிறோம். அதனால் தொழிலாளர்கள் நல்ல முன்னேற்றமடைந்திருக்கிறார்கள் என்பதும் நன்றாகத் தெரியும். அவர்கள் பல துறையில் முன்னேற்றம் அடைந்திருப்பது இந்த தமிழ் நாட்டு அரசாங்கத்தின் சாதனை. இதை நாம் பெருமையாகச் சொல்லிக்கொள்ள வேண்டியதாக இருக்கிறது. தோட்டத் தொழிலாளர்களைப் பொறுத்த மட்டில் அவர்கள் நல்ல முன்னேற்றமடைந்திருக்கிறார்கள். அவர்களுடைய நிலை இன்றைக்கு எவ்வளவு தூரம் உயர வேண்டுமோ அவ்வளவு தூரம் உயரா விட்டாலும் கூட ஓரளவு அவர்களுடைய நிலை உயர்ந்திருக்கிறது என்றே சொல்லலாம். அவர்கள் நல்ல நிலைக்கு உயர்ந்திருக்கிறார்கள் என்றே சொல்லலாம் என்பதை நான் மகிழ்ச்சியுடன் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன். தோட்டத் தொழிலாளர்கள் சம்பந்தமாக நல்ல மாற்றம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. இன்னும் ஏற்பட வேண்டியதாக இருக்கிறது. இந்தத் தோட்டத் தொழிலாளர்களைப் பொறுத்த வரைக்கும் முழு அளவிலும் மாற்றம் அடையவில்லை. ஆகவே அதைப்பற்றி பரிசீலனை செய்து ஒரு முடிவு காண்பதற்கு ஒரு கமிட்டியை அமைத்து அவர்களுடைய நிலைமையைப்பற்றி பரிசீலனை செய்து அவர்களுக்கு இன்னும் அதிகப்படியான அளவில் பலனளிக்கும் அளவில் சட்டத்தை மாற்றி அமைக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். சிறசில தாவாக்கள் சுபரீம் கோர்ட்டுக்குப் போகின்றன. அவைகளுக்குத் தீர்ப்பு கிடைக்க கால தாமதம் ஏற்படுகின்றன. உதாரணமாக இந்தியன் எக்ஸ்ப்ரஸ் கேஸ். இது சுமார் மூன்று ஆண்டு காலமாக நடைபெற்று வருகிறது. பெரிய அளவில் கால தாமதம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. சட்டத்தில் ஏதாவது கோளாறு இருந்தால் அதற்காக சட்டத்தை மாற்றி அமைக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அப்படி ஏற்பாடு செய்தால் நலமாக இருக்கும் என்பதையும் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். ஆகவே கால தாமதத்தை நிவர்த்திக்க உடனடியாக நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அதைப்போலவே இந்த மாகாணத்தில் இன்னொரு தொழிலில் ஈடுபட்டவர்கள்; அவர்களுக்கு தொழிற் சங்கம் இருந்தும் கூட எந்தவிதமான பாதுகாப்புச் சட்டமும் இல்லாத காரணத்தால் கஷ்டப்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள்; அதாவது இன்றைக்கு சினிமா தொழிலில் இருக்கக்கூடியவர்கள்; சினிமா தொழிலில் ஈடுபட்ட உதவி நடிகர்கள் இருக்கிறார்கள். இவர்களுக்கு எந்தவிதமான பாதுகாப்பும் இல்லாமல் இருக்கிறார்கள். அதுதான் ஸ்பெஷல் ஆபீசரையாவது நியமித்து அவர்களுடைய நிலை என்ன என்பதை கவனித்து அவர்களுக்குச் சட்டம் கொண்டு வரவேண்டும்

[திரு. ஜே. மாதா கவுடர்]

[13th March 1963]

என்றும் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். ஏதாவது தொழில் சம்பந்தப் பட்ட மட்டில் சட்டம் கொண்டு வந்தால் அதனால் அந்தத் தொழில் நசித்துவிடும் என்று சிலர் சொல்லி அப்படிச் சட்டம் கொண்டு வரக் கூடாது என்று சொல்வார்கள். அப்படி இல்லை. சட்டம் கொண்டு வந்தால்தான் அந்தத் தொழில் நல்ல முறையில் நடைபெறும். அவர்கள் அப்படிச் சொல்வது உண்மைக்குப் புறம்பானது. நாம் ஹோட்டல் தொழிலாளர் சட்டத்தைக்கொண்டு வந்தோம். அதனால் ஹோட்டல் தொழிலாளர் என்ன நசித்துப் போய் விட்டது? ஆண்டு தோறும் ஆயிரக்கணக்கான ஹோட்டல்கள் அதிகமாகிக்கொண்டுதான் வருகின்றன. ஆகவே சட்டம் கொண்டு வந்தால் அந்தத் தொழில் நசித்து விடும் என்று சொல்வது சரியல்ல. சினிமா தொழிலில் ஈடுபட்டிருக்கின்ற பல பெரிய நடிகர்கள் எல்லோரும் பெரிய மாட மாளிகைகளில் இருக்கிறார்கள். அவர்களைப் பற்றிக் கவலை இல்லை. ஆனால் சிறிய உப நடிகர்களுடைய நிலை எப்படி இருக்கிறது என்று பார்க்க வேண்டியதாக இருக்கிறது. அவர்களுக்கு எந்த விதமான பாதுகாப்பும் இல்லாமல் இருக்கிறார்கள். அவர்களுடைய தொழிலுக்கு அரசாங்கம் இது வரையிலும் எந்தவிதமான பாதுகாப்பும் கொடுக்கவில்லை. பிரதாபுகரமான நிலையில் அவர்கள் போய்க்கொண்டிருக்கிறார்கள். அப்படி அவர்களை விடுவது நல்லது அல்ல என்பதையும் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். வேறு துறையில் சீசனல் எம்ப்ளாய்மெண்டாக இருப்பவர்களுக்கு நாம் பாதுகாப்பு கொடுத்திருக்கிறோம். அதாவது சர்க்கரை ஆலையில் வேலை செய்கிறவர்களுக்குக் கொடுத்திருக்கிறோம். அதைப் போலவே இவர்களையும் சீசனல் எம்ப்ளாய்மெண்ட் என்று கருதி அவர்களுக்கு வரும் பூராவக்கும் பாதுகாப்பு கொடுக்க நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். அவர்கள் இந்த அரசாங்கத்தை நம்பிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்கள் ஒரு நாளைக்கு 5, 10, 20 ரூபாய் என்றுதான் பணம் வாங்கி வருகிறார்கள். ஆகவே இவர்களையும் சீசனல் எம்ப்ளாய்மெண்ட் என்று கருதி சர்க்கரை ஆலையில் வேலை செய்கின்றவர்களுக்கு பாதுகாப்பு கொடுத்திருப்பதைப் போன்று இவர்களுக்கும் கொடுக்கும்படியாகக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். இந்த மாகாண சர்க்காரை அவர்கள் நம்பிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு இந்தச் சர்க்கார் இது வரையிலும் எந்தவிதமான பாதுகாப்பும் கொடுக்காமல் இருக்கிறது. இந்த நிலையை ஏற்படுத்தக்கூடாது என்பதை தாழ்மையுடன் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். ஹாலிவுட், பம்பாய் முதலிய இடங்களில் அவர்களுக்கு பாதுகாப்பு செய்து கொடுத்திருப்பதாகத் தெரிய வருகிறது. அங்கேயெல்லாம் எப்படி செய்து கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதைத் தெரிந்து கொண்டு அந்த முறையில் இங்கும் செய்து கொடுக்கும்படியாகச் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். இன்றைக்கு அவர்களுடைய நிலை சென்னை நகரத்தில் பார்த்தால் ரொம்பவும் மோசமாக இருக்கிறது. அவர்கள் குடிசையில் குடியிருந்து வருகிறார்கள். சென்னைக்குப் பக்கத்தில் சாளக்கிராமம் என்ற இடம் இருக்கிறது. அங்கு அவர்களுக்கு ரிவினியூ புறம்போக்கு நிலங்களை விட்டுக்கொடுக்கும்படியாகக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அப்படிக் கொடுக்க வேண்டும் என்று விண்ணப்பித்துக்கொண்டிருப்பதாகவும் தெரிய வருகிறது. அதை கனம் ரிவினியூ அமைச்சர் அவர்கள் பரிசீலனை செய்து அவர்களுக்கு அந்த இடத்தைக் கொடுத்து பாதுகாப்பு அளிக்க வேண்டும் என்றும் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அவர்கள் ஒழுங்கான முறையில் தங்களுடைய ஜீவனத்தை நடத்திக்கொள்வதற்கு வேண்டிய சட்டத்தைச் செய்து கொடுக்கவேண்டும் என்றும் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். இப்படிப்பட்டவர்களுக்கு சரியானபடி பாதுகாப்பு இல்லாத காரணத்தால் அவர்கள் தவறான வழிகளில் செல்ல வேண்டியதாக நேரிடுகிறது. அதற்கு இடம் கொடுக்காமல் அவர்களுக்கு வேண்டிய பாதுகாப்பு செய்து கொடுக்கும்படியாகக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அவர்களுடைய தொழிற்சங்கத்தை ரிஜிஸ்தர் செய்து கொண்டும் கூட அவர்களுக்கு இன்னும் சட்டம் செய்யாமல் இருப்பது நியாயம் அல்ல என்பதை பணிவிடன் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன். லட்சக் கணக்கில் செலவு செய்து பெரிய படங்களை எடுக்கிறார்கள். இருந்தாலும் இவர்களுக்கு 25 ரூபாய்தான் கொடுக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு உதவியும் செய்யவில்லை. 5, 10, 20 ரூபாய்தான் கொடுக்கிறார்கள். வரும்படியாகக் கொடுக்க வேண்டும்.

13th March 1963]

[திரு. ஜே. மாதா கவுடர்]

பூராவிலும் படம் பிடித்தாலும் கூட அவர்களுக்கு சில நாட்களுக்குத்தான் வேலை கிடைக்கிறது. அவர்களுக்கு வேலை கிடைத்தாலும் எந்த விதமான பாதுகாப்பும் இல்லாமல்தான் இருக்கிறார்கள். மிகவும் கஷ்டமான நிலைமையில் அவர்கள் இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்குக் கொடுக்கக் கூடிய குறைந்த சம்பளத்தை வைத்துத் தங்களையே ஜீவனத்தைச் செய்ய வேண்டியதாக இருக்கிறது. ஆகவே ஒரு சட்டத்தைச் செய்து பாதுகாப்பு கொடுக்கிறோம் என்று தைரியம் அவர்களுக்குக் கொடுக்க வேண்டியதாக இருக்கிறது. பாதுகாப்பு கொடுத்தால் அவர்களுடைய தொழில் நல்ல முறையில் வளர்ந்து வரும். இப்பொழுது நாட்டில் ஏதாவது ஒரு தொழில் வளர்ச்சி அடைந்து வருகிறது என்று சொன்னால் அது இந்த சினிமா தொழில்தான். இந்த சினிமா தொழில்தான் வளர்ச்சி அடைந்து கொண்டே வருகிறது. அதிகமாக வரும்படி வருவதும் இந்த சினிமா தொழிலிலிருந்து தான். அதனால்தான் அரசாங்கத்திற்கும் வருமானம் வருகிறது. ஆகவே உதவி நபிகர்களுக்கு எந்த விதமான பாதுகாப்பும் இல்லாத காரணத்தால் அவர்களுக்குச் சட்டத்தைக் கொண்டு வந்து அதை நிறைவேற்றி பாதுகாப்புக் கொடுக்க வேண்டும் என்று தாம மையுடன் கேட்டுக்கொண்டு என் வார்த்தைகளை இத்துடன் முடித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

* திரு. கே. பி. பழனிசாமி: கனம் மன்றத் தலைவர் அவர்களே, 10-30 a.m.
நம்முடைய தொழிலாளர்கள் முன்னேற்றமான நிலைக்கு வந்திருந்தாலும் கூட தொழிலாளர்களுக்கு பல குறைகளும் அடிக்கடி ஏற்பட்டுக்கொண்டிருக்கின்றன. குறிப்பாக, கோவை ஜில்லாவில் 65, 70 நூற்பாலைகளும் இன்னும் பல தொழிற்சாலைகளும் இருக்கின்றன. அது ஒரு தொழிற் பிராந்தியமாக இருக்கிறது. அந்த தொழிற்சாலைகளில் ஏராளமான தொழிலாளர்கள் வேலை செய்கிறார்கள். அவர்களுடைய நலன்களுக்கான சட்டங்கள் இருந்தாலும் கூட, திடீரென்று சில தொழிலாளர்களை வேலையிலிருந்து நிறுத்திவிடுகிறார்கள். அதற்குப் பாதுகாப்புச் சட்டத்தில் இடம் இல்லை என்று சொல்லுகிறார்கள். ஆகவே, இதை நல்ல முறையில் கவனித்து அதிகாரிகளும் அரசாங்கமும் உதவியாக இருக்கவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

ஒரு ஆலைத் தொழிலாளி திடீரென்று ஒரு நாள், ஏதோ ஒரு சந்தர்ப்பத்தில் “ஆப்ஸென்ட்” ஆகிவிட்டால், அவன் பல “எக்ஸ்பன்ஸேஷன்கள்” எழுதிக் கொடுக்க வேண்டியிருக்கிறது. இதெல்லாம் இருக்கவேண்டியதுதான் என்றாலும், அவன் “ஆப்ஸென்ட்” ஆனதற்குத் தக்க காரணம் காட்டினால், உண்மையான காரணத்திற்காக வேலைக்கு வரமுடியவில்லை என்று தெரிந்தால், “ஆப்ஸென்ட்” என்று போட்டால் “லீவ்” ஆகக் கருதிக்கொள்ளக்கூடிய வகையில் சட்டத்திலே இடமளிக்க வேண்டும். ஒரு சிலர் வேண்டுமென்றே கூட “ஆப்ஸென்ட்” ஆகக்கூடும். அப்படிப்பட்டவைகளைப் பரிசீலனை செய்வதற்குத் தகுந்த ஒரு ஆபீசரையோ, அல்லது வீ. ஜி. டி-எய்யோ வேண்டுமானால் வைத்துக்கொள்ளலாம். அப்படிச் செய்தால் நலமாக இருக்கும். ஒரு தொழிலாளர் வருஷத்தில் 12 நாட்கள் ஆப்ஸென்ட் ஆகிவிட்டால், “லீவ் வித் வேஜஸ்” கிடைப்பது என்று சொல்லுகிறார்கள். குறைந்தபட்சம் 90 நாட்கள் வேலைக்கு வராவிட்டால் “லீவ் வித் வேஜஸ்” கிடைக்காது என்று இருக்கிறது. 90 நாட்களுக்குப் பதிலாக, 100 நாட்களாக இருந்தால் நலமாக இருக்க முடியும் என்று நான் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

விவசாயக் கூலிகளுக்கு அகில இந்திய ரீதியில் கூலி நிர்ணயம் செய்யப் பட்டிருக்கிறது. சில இடங்களில் கூலி அதிகமாகவும் இருக்கிறது. பட்டணங்களை அடுத்த கிராமங்களில்தான் இப்படி ஓரளவுக்கு அதிகக் கூலி கிடைக்கிறது. ஆனால், நகரப் புறங்களைவிட்டுப் பல மைல் தூரம் தள்ளியிருக்கும் கிராமங்களில் அடிப்படைக் கூலியையும் விடக் குறைவாகத்தான் கிடைக்கிறது. அதுவும் நிரந்தரமாகக் கிடைப்பதில்லை. ஒரு வாரத்தில் இரண்டு, மூன்று நாட்களுக்குத்தான் வேலை கிடைக்கிறது. அகில இந்திய ரீதியில் விவசாயிகளுக்கு நிர்ணயிக்கப்பட்ட கூலி விதிம்கட்டாயமாக எல்லோருக்கும் கிடைக்கும்படி சட்டத்தை அமுல் நடத்தவேண்டும் என்று நான்

[திரு. கே. பி. பழனிசாமி] [13th March 1963]

கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். தொழிற்சாலைகளைப் பொறுத்தவரையில், தொழிலாளர்கள் ஒரே இடத்தில் கும்பலாக இருப்பதால், சட்டத்தை அமுல் நடத்த சாதகமாக இருக்கிறது. ஆனால், விவசாயிகள் பரவலாகப் பல ஊர்களில் இருப்பதால், அவர்களுக்குரிய கூலியைப் பெறுவதில் சில கஷ்டங்கள் இருக்கின்றன. ஆகவே, இதைத் தக்க முறையில் பரிசீலனை செய்ய ஒரு கமிட்டியை நியமித்து நல்ல ஏற்பாட்டைச் செய்ய வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

தொழிற்சாலைகளில் விபத்துக்கள் ஏற்படுவதைப் போலவே, விவசாயத்திலும் விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. கதிர் அடிக்கக்கூடிய மெஷினில் வேலை செய்யக் கூடிய, தினம் ஒன்றரை ரூபாய் கூலி பெறும் டெம்பரரி கூலி ஒருவன் தப்பித் தவறி கை வைத்துவிட்டால், அவன் நஷ்ட ஈடு பெறும் வகையில் அவனுக்கு கோர்ட்டில் சென்று வாதாடுவதற்கு அட்வ கேட்டின் உதவியோ, பப்ளிக் ப்ராவிக்யூடரின் உதவியோ அளிக்கப்பட வேண்டும். ஏழைகளாக இருப்பதால் அப்படிப்பட்டவர்கள் நஷ்ட ஈட்டைப் பெற முடியாத நிலையில் இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கெல்லாம் பல கொள்கையங்களைச் செய்துகொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டு என்னுடைய உரையை முடிக்கின்றேன். வணக்கம்.

திரு. முனு ஆதி: மதிப்பிற்குரிய சட்ட மன்றத் தலைவர் அவர்களே, உள் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கிற, “தொழிற்சாலை, தொழிலாளர், வேலை தேடித்தரும் நிலையம்” ஆகியவற்றுக்கான மானியத்தின் மீது கொடுத்திருக்கும் வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்ல நான் விழைகிறேன்.

குறிப்பாக, தொழிலாளர்களுக்கு இந்த நாட்டில் நிரந்தரமாக்கப்படுகிற உரிமை நீண்ட நாளாகவே இல்லாமலிருக்கிறது. தொழில் தகராறு சட்டத்தில், “240 நாட்களுக்கு மேல் அவர்கள் வேலைசெய்தார்களானால் நிரந்தரமாக்கப்படவேண்டும்” என்று தெளிவாக எடுத்துக் கூறப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால், அதிகமான தொழிலாளிகள், அவர்கள் தனியார் துறைத் தொழிற்சாலைகளில் வேலை செய்கின்ற தொழிலாளிகளாக இருந்தாலும், வேறு பல தொழிற்சாலைகளில் வேலை செய்கின்ற தொழிலாளியாக இருந்தாலும், 240 நாட்கள் அல்லது ஆயிரம் நாட்கள் வேலை செய்தாலும், நிரந்தரமாக்கப்படாமல், “டெம்பரரி” என்ற முறையில் பணியாற்றிக்கொண்டு வருகிறார்கள். அவர்கள் “டெம்பரரி” என்கிற முறையில் பணியாற்றுகின்ற காரணத்தால், பிராவிடென்ட் ஃபண்டு, இன்ஷூரன்ஸ் உரிமைகளும் அவர்கள் சீக்கிரமாகப் பெற முடியாமல் அவதிப்படுகிறார்கள். ஆகவே, முதன் முதலாகத் தொழில் தகராறு சட்டத்தில் தெளிவாகக் கூறியிருப்பதை தொழிலாளிகள் நிரந்தரமாக்கப்படவேண்டும் என்று குறிப்பிட்டிருப்பதைக் கட்டாயமாக அமுலாக்குகிற அளவுக்குப் பயன்படுத்தச் செய்யவேண்டுமென்று நான் அமைச்சர் அவர்களை கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

தொழிலாளிகள் “ரிடையர்” ஆவதற்குப் பின்னால் அவர்களுக்குரிய பிராவிடென்ட் ஃபண்டு, மற்றும் இதர உரிமைகள் கொடுக்கப்படுவதில், காலதாமதம் இருக்கிறது. ஏறக்குறைய ஓராண்டுக் காலம் வரையில் கூட அவைகளைப் பெற முடியாதிருக்கிறார்கள். ஆகவே, அவர்கள் ஓய்வு பெற்றவுடனே அத்தகைய பணத்தைப் பெறுவதற்கு அத்தியாவசியமான ஏற்பாட்டைச் செய்தால்தான் தொழிலாளிகள் ஓய்வு பெற்றதற்குப் பின்னால் குடும்பத்தைக் காப்பாற்றுவதற்குப் பணத்தைப் பெறுவதால் லாபம் அடைய முடியும் என்பதை அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்கு நான் கொண்டு வர விரும்புகிறேன்.

தொழிலாளர்களை நம்முடைய சர்க்கார் நான்கைந்து தரங்களாகப் பிரித்திருக்கிறார்கள். ஸ்தல ஸ்தாபனத் தொழிலாளிகள் சிலரை ‘நான்காந்தரச் சிப்பந்திகள்’ என்ற ஒரே தலைப்பில் வைத்திருக்கிறார்கள். ஸ்தல ஸ்தாபனங்களில் பலதரப்பட்ட தொழிலாளிகள் வேலை செய்கிறார்கள். மலேரியாத்தடுப்புத் தொழிலாளர்கள், தோட்டக்காரர்கள், கக்கூசு எடுப்பவர்கள், காவற்காரர்கள் என்று பலதரப்பட்ட தொழிலாளர்கள் இருக்கிறார்கள்.

13th March 1963]

[திரு. முனு ஆதி]

ஆனால், தலைப்பு மாத்திரம் 'நான்காந்தரச் சிப்பந்தி' என்று இருக்கிறது. அதிலே கொடுக்கப்படும் சம்பளத்திலும் வேறுபாடு இருக்கிறது. ஒரு ஸ்லீப் பருக்குச் சம்பளம் 75 ரூபாய் இருக்க, கார்டனருக்குச் சம்பளம் 55 ரூபாய் ஆக இருக்கிறது. அதேபோன்று, மலேரியாத் தடுப்புத் தொழிலாளருக்குச் சம்பளம் 50 ரூபாயாக இருக்கிறது. ஆகவே, நான்காந்தரச் சிப்பந்திகளிலேயே இவ்வளவு வேறுபாடான சம்பளம் இருப்பதால் தொழிலாளர்களுக்கு உற்சாகம் இல்லாமல், நல்ல உரிமை பெறுகிறவர்களாக இல்லாமல் வேதனைப்படுவதை அமைச்சர் அவர்களுக்கு ரூபகமூட்ட விரும்புகிறேன்.

பாக்டிகளிலே வேலை செய்யும் தொழிலாளர்களுக்கு, பாக்டரி இன்ஸ்பெக்டர் வரும் நேரம் தெரியவில்லை. என்ன குறைபாட்டை விசாரிக்கிறார் என்று தெரியாது. முதலாளியின் அலுவலகத்திலேயே இருந்து கொண்டு, 'தொழிற்சாலைக்குள்ளே போய்ப் பரிசோதனை செய்துவிட்டேன்' என்று முறையில் கையொப்பம் இட்டுவிட்டுத் திரும்புகிற நிலையைப் பரவலாக எல்லாத் தொழிலாளர்களிலும் நாம் பார்க்கமுடியும். மேலோட்டமாக நான் பேசவில்லை. நான்கைந்து தொழிற்சாலைகள் என்னுடைய தொகுதியில் இருக்கின்றன. அங்கு நடந்த அனுபவத்தைப் பின்னால் சொல்லத் தயாராக இருக்கிறேன். பாக்டரி இன்ஸ்பெக்டரை எதற்காக வைத்திருக்கிறோம்? நல்ல எண்ணத்தில் தொழிலாளர்களுடைய பிரச்சினைகளைக் கவனிப்பதற்காக வைத்திருக்கிறோம். தொழிற்சாலை முறையாக அமைக்கப்பட்டிருக்கிறதா, தொழிலாளர்களுக்குப் பாதுகாப்பாக தொழிற்சாலை கட்டப்பட்டிருக்கிறதா, என்று பார்ப்பதற்காக பாக்டரி இன்ஸ்பெக்டர்களை நாம் வைத்திருக்கிறோம். ஆனால், தொழிலாளர்களுடைய குறைகளைக் கண்டறியும்பொருட்டு, தொழிற்சாலையைச் சுற்றிப்பார்த்து, அங்குள்ள தொழிலாளர்களை விசாரிக்க வேண்டியிருக்க, அதையொன்றும் செய்யாமல் தொழிற்சாலைக்குள்ளேயே செல்லாமல் முதலாளியின் அலுவலகத்தில் உட்கார்ந்துகொண்டிருந்துவிட்டு, கையொப்பமிட்டு அப்படியே விடுதிரும்புகிறார்கள். ஆக, தொழிற்சாலைக்குச் செல்லும்போது, அங்கு உள்ள பெரிய தொழிற்சங்கத்தின் தலைவரைப் பார்த்து, இங்கே நான் தொழிற்சாலையைப் பார்க்க வந்திருக்கிறேன், என்ன உங்களுக்கு ஆபத்து இருக்கிறது? கட்டட காலம் இருக்கும் என்று நீனைக் கிறீர்களா? பயந்துகொண்டிருக்கிறீர்களா? குறைகள் என்னென்ன இருக்கின்றன?" என்று பாக்டரி இன்ஸ்பெக்டர் கேட்பதற்கு வாய்ப்புகள் இருக்கும்படி கட்டாயப்படுத்தவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன்.

பாக்டிகளில் அதிகமாகக் கூலி கொடுக்கவேண்டியிருப்பதால், அதைத் தவிர்ப்பதற்காக வேண்டி சிறு சிறு பையன்களை, 10, 12, 15 வயதுப் பையன்களை வைத்துக்கொண்டு, கணக்கிலே வைத்துக்கொள்ளாமல், தனிக் கணக்கை வைத்து, வேலை வாங்குவதால் பெரிய தொழிலாளர்களுக்கு இடமில்லாமல் இருக்கிறது. நிறைய லாபம் சம்பாதிக்கவேண்டுமென்ற எண்ணத்தோடு சின்னஞ்சிறு பையன்களை வேலைக்கு வைத்துக்கொள்ளுகிறார்கள். அதையும் அரசாங்கம் கவனித்து, முறைப்படுத்த வேண்டுமென்று நான் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

எம்ப்ளாய்மென்ட் எக்ஸ்சேஞ்சில் எத்தனையோ லட்சம் பேர்கள் பதிவுசெய்திருக்கிறார்கள் என்றாலும், பரையாரிடி, சிஸ்டத்தையும் சீனியாரிடி சிஸ்டத்தையும் அனுசரிக்காததால் முன்னால் பதிவு செய்துகொண்டவர்களுக்கு வேலை கிடைக்காத நிலை இருந்துகொண்டிருக்கிறது. ஐந்தாண்டுகளுக்கு முன்னால் ஒரு தொழிலாளி பதிவு செய்துகொண்டிருந்தாலும் வேலை கிடைக்காமல் அவதிபடக்கூடிய நிலையும், ஆறு மாதங்களுக்கு முன்பு பதிவு செய்திருப்பவர்களுக்குத் திடீரென்று எக்ஸ்சேஞ் மூலமாக வேலை கிடைப்பதையும் நான் பல ஆதாரங்களுடன் காட்ட முடியும். எக்ஸ்சேஞ் மூலமாக யார் யாருக்கு வேலை கிடைக்கிறது என்பதைக் கவனிக்கவேண்டும். முறையாக ஏற்கனவே பல ஆண்டுகளுக்கு முன்னால் பதிவு செய்துகொண்டு, வேலைக் காகக் காத்திருப்பவர்களுக்கு வேலை கிடைக்காமலிருக்க, நேற்று பதிவு

[திரு. முனு ஆதி]

[13th March 1963]

செய்துகொண்டவருக்கு வேலை கிடைப்பதைப்பற்றி கவனித்து, பரையாரிடி சிஸ்டத்தை அனுசரித்து, வேலை கொடுக்கச் செய்தால் நலமாக இருக்கும் என்று நான் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

தொழிலாளர்களுக்கான உரிமைகள் அதிகமாக நம்முடைய அரசாங்கத்தில் தரப்படுகின்றன என்பதை நாங்கள் ஒப்புக்கொண்டாலும், தொழிலாளர்களுடைய உரிமைகள் எந்தமுறையில் அமுக்கப்படுகின்றன, நசுக்கப்படுகின்றன என்பதை நான் சட்டிக்காட்டாமல் இருக்க முடியவில்லை. ஒரு தொழிற்சாலையில் நிறுவனம் பெற்ற தொழிலாளர் ஒருவரை அங்குள்ள தொழிலாளர் சங்கத்திற்குத் தலைவராக வைத்துவிட்டால் அங்குள்ள முதலாளிகள், நம்மிடமுள்ள ஒரு தொழிலாளி தலைமை தாங்குவதா என்று உடனே ஆத்திரப்பட்டு, அந்தத் தொழிலாளியைப் பழிவாங்க எப்பொழுது சந்தர்ப்பம் கிடைக்கும் என்று எதிர்பார்த்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். தொழிலாளர்களிலேயே ஒருவரை தொழிற்சங்கத் தலைவராகப் போடுவதை விட்டு வேளியிலே உள்ளவரைத் தொழிற் சங்கத் தலைவராக வைத்துவிட்டால், “இந்த கட்சி தொல்லை கொடுப்பதற்கு வந்திருக்கிறது” என்ற காரணத்தைக் காட்டி, தொழிலாளர்களுடைய உரிமையை மறிக்க முதலாளிகள் முயற்சி செய்கிறார்கள்.

அதேபோன்று, ஸ்டாண்டர்டு மோட்டார் கம்பெனியில் வேலை செய்கின்ற தொழிலாளர்கள், அதிகமான எண்ணிக்கையைக் கொண்ட தொழிலாளர்கள் சேர்ந்து ஒரு சங்கத்தை வைத்துக்கொண்டு, உரிமை கேட்டதற்கு, முதலாளிகள் “முடியாது” என்று இறுமாப்போடு சொல்லி விட்டார்கள். தொழிலிதிகாரி கேட்டால் நிராகரித்தவிட்டு, “வர முடியாது” என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஏன் இப்படிச் சொல்கிறார்கள் என்று பார்ப்பதற்குமே, “எங்களுக்குத் தொழிலமைச்சர் ஆலோசனை கூறுகிற போது இவர்கள் என்ன செய்து முடியும்?” என்று பகிரங்கமாக உதாசீனப்படுத்திவிட்டார்கள். கடைசியில், சர்க்கார் அளித்திருக்கும் உரிமையாகிய வேலை நிறுத்தத்தைச் செய்தபோது தடியால் அடித்தது மட்டுமல்லாமல் இரத்தம் சிந்தும் அளவுக்கு அடித்து, சங்கம் மேலும் தொடராத அளவுக்குப் பயமுறுத்தி அடக்கிவிட்டார்கள்.

அதேபோன்று, இந்திரா காட்டன் மில்ஸ் குரோம்பேட்டையில் இருக்கிறது. அங்கிருக்கும் தொழிலாளிகள் ஓராண்டுக் காலமாக நிரந்தர மாக்கப்படவில்லை. கூலி நிர்ணயம் செய்து தரப்படவில்லை. போதிய சலுகை தரப்படவில்லை. தொழிற் சங்கம் வைத்து உரிமைகளைக் கேட்டும், சமரசம் ஏற்படாத நிலையில், 48 நாட்கள் வேலை நிறுத்தம் செய்து உரிமைக் காகப் போராடவேண்டி ஏற்பட்டும், கடைசியில் தொழிலாளர்களுக்கு உரிமைகள் கிடைக்கவில்லை. தொழிலாளர்களைப் பயமுறுத்தி “சங்கத்தில் சேருவதில்லை” என்று கையெழுத்து வாங்கி, அச்சுறுத்தியதின் பேரில் சங்கம் இல்லாமலேயே இந்திரா காட்டன் மில் தொழிலாளர்கள் அவதிப்படுவதை அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்கு நான் கொண்டுவர விரும்புகிறேன்.

இன்றைக்கு தொழில் அமைச்சர் அவர்களே ஒத்துக் கொள்வார்கள். சங்கத்தின்மூலமாக நோட்டீஸ் கொடுக்கிறோம். தொழிலதிபர்கள் ஒத்துக்கொள்ளாவிட்டால் லேபர் கமிஷனுக்குப் போகிறோம். அங்கும் இல்லாவிட்டால் லேபர் கோர்ட்டுக்குச் செல்கிறோம். லேபர் கோர்ட் கொடுத்த முடிவையும் தொழிலதிபர்கள் ஏற்றுக்கொள்ளாவிட்டால் தான் வேலை நிறுத்த நோட்டீஸ் கொடுக்கப்படுகிறது. அதற்காக தொழிலதிபர்கள் தொழில் ஸ்தாபனத்தையே மூடுவதும் தொழிலாளிகளைப் பலி வாங்குவதும் சரியான செயலாகாது. குறிப்பாகச் சொல்வேன். என்னுடைய தொகுதியில் ஒரு மோட்டார் கம்பெனி இப்படி வேலை நிறுத்த நோட்டீஸ் கொடுத்தார்கள் என்பதற்காக 150 பேர்களை வேலை செய்து வந்த ஸ்தாபனத்தை மூடிற்று. இதனால் தொழிலாளர்கள் நடுத்தெருவில் நிற்கிறார்கள். ஆனால் தொழிலதிபர்கள் தங்கள் பாக்டரியை மூடி ஓரளவு தவிர தங்களுக்கு வேண்டிய சாமான்களை வேறு தொழிற்சாலையின் மூலம் பெற்றும் அங்கே இவர்களுடைய சாமான்களைக் கொண்டு

13th March 1963]

[திரு. முனு ஆதி]

உற்பத்தி செய்தும் வருகிறார்கள். இவ்வாறு தொழிலாளர்களை பாதிக்கப் படக்கூடிய நிலைமையை அறவே அகற்றவேண்டுமென்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து தஞ்சாவூர் மாவட்டத்தில் வடபாதிமங்கலம் சர்க்கரை ஆலையில் ஆயிரக்கணக்கான தொழிலாளர்கள் வேலை செய்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்கள் நீண்டகாலமாகவே “நாங்கள் உடல்நலம் இல்லாத போனால் எங்களுக்கு மருத்துவ சிகிச்சை அளிக்க இங்கே ஒரு டாக்டர் நியமிக்கப்பட வேண்டும்” என்று கோரிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். தொழிற்சங்கத்தின் மூலமும் இப்பிரச்சினை வற்புறுத்தப்பட்டது. இதுவரை டாக்டர் நியமிக்கப்படவில்லை. உடனடியாக அங்கே டாக்டர் நியமித்துக் கொடுக்குமாறு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து திருச்சி மாவட்டத்தில் லால்குடி சிமெண்டு தொழிற்சாலையில் ஐந்தாயிரம், ஆறாயிரம் தொழிலாளர்கள் இருக்கிறார்கள். அங்கே உள்ள ஆஸ்பத்திரியில் போதுமான மருந்து இல்லை. வெளியில் மருந்து வாங்கிக் கொள்ள அவர்களிடம் பணமும் இல்லை. ஆகவே தேவையான மருந்துகளை அந்த ஆஸ்பத்திரியில் வைத்துக்கொள்வதற்குத் தக்க வழிவகை செய்யவேண்டும்.

மற்றொன்று, இன்றைய தினம் முதலாளிகள் சர்வசாதாரணமாக கண்டிராக்ட் லேபர் என்ற நிலைமையில் பெருவாரியான தொழிலாளர்களை வைத்துக்கொண்டு வேலை வாங்கிக்கொண்டுவிடுகிறார்கள். இந்தச் சட்டத்தை ஏமாற்றி, அரசாங்கத்தையும் ஏமாற்றிவிடுகிறார்கள். இப்படி முதலாளிகள் ஏமாற்றவும், மேஸ்திரிகளைப் போட்டுக்கொண்டு வேலை வாங்கிக்கொள்ளவும், இடமில்லாதபடி கவனம் செலுத்தவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். லேபர் அண்டு காண்டிராக்ட் என்ற முறையில் ஒரு தொழிலாளி 240 நாட்கள் தொடர்ந்து வேலை செய்தான் என்றால் கண்டிப்பாக ரெகுலர் தொழிலாளர்களைப் போலவே அவன் சகல வசதிகளும் பெற அரசாங்கம் கருணமயான உத்தரவு போட்டு நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கடைசியாக எனக்கு முன்னால் பேசிய கனம் அங்கத்தினர் சினிமாத் தொழிலாளர்களைப் பற்றிக் குறிப்பிட்டார்கள். சினிமாத் தொழிலாளர்களில் பெரிய தொழிலாளி சின்னத் தொழிலாளி என்று பாகுபடுத்த வேண்டாம். தோட்டங்களில் வேலை செய்யக்கூடிய சிறிய தொழிலாளிகளும் இருக்கிறார்கள், பெரிய தொழிலாளர்களும் இருக்கிறார்கள். அவரவர்களுடைய உழைப்புக்கேற்ற ஊதியம் பெறக்கூடிய ஒரு நிலைமை உருவாக்கினாலேயே மிகவும் வரவேற்கத்தக்கதாக இருக்கும். அவரவர்களுடைய உழைப்புக்கேற்ற ஊதியத்தைப் பெற மினிமம் வேஜஸ் ஆக்ட் என்பதைவிட : பேர் வேஜஸ் ஆக்ட் என்று வைத்து அமல் நடத்தினால் மிகவும் அனுசூலமாக இருக்கும். ஆகவே உழைப்புக்கேற்ற ஊதியம் பெறத்தக்க வழிவகை செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு என் உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மானியத்தின் மீது நடைபெற்ற விவாதத்தில் கனம் அங்கத்தினர்கள் தங்களுடைய அனுபவத்தை, தங்கள் கருத்துக்களை எடுத்துச் சொன்னார்கள். தொழிலாளர்கள் விஷயத்தில் இவ்வளவு தூரம் எல்லோரும் அக்கறை எடுத்துக்கொண்டிருப்பதற்கு நான் மிகுந்த மகிழ்ச்சி அடைகிறேன். கனம் அங்கத்தினர்கள் குறிப்பிட்ட இரண்டொன்றைப் பற்றி நான் இப்போது பதிலளிக்காவிட்டாலும் அதைக் கவனிக்கவில்லை என்று எடுத்துக்கொள்ளக் கூடாது. அவ்விஷயங்கள் எல்லாவற்றிலும் அரசாங்கம் கவனம் செலுத்தும் என்று நான் சொல்லிவிடுகிறேன்.

கடைசியாக பேசிய கனம் அங்கத்தினர் ரொம்பத் தொழிலாளர்கள் தற்காலிகத் தொழிலாளர்களாகவே இருக்கிறார்கள் என்று குறிப்பிட்டார்கள். தற்காலிகத் தொழிலாளர்களாக இருந்தாலும் அவர்களுக்குக் கொடுக்க வேண்டிய வசதிகள், சலுகைகள் பொறுத்தமட்டில் அதிகமாக ஒன்றும் வித்தியாசம் இல்லை. ஒரு தொழிலாளர் பர்மெனண்டு செய்யப்

[திரு. எம். பக்தவத்சலம்]

[13th March 1968]

பவேதிற்கு முன்னால் ப்ரொபேஷன் இருக்கவேண்டும். அதற்குப் பிறகு ஸ்டான்டிங் ஆர்டர் சட்டப்படி அவர் நிரந்தரமாக்கப்படுவார். இந்த ஸ்டான்டிங் ஆர்டர் சட்டத்தை ஒவ்வொரு மில்லுக்காக விஸ்தரித்துக்கொண்டுவருகிறோம். இப்போது நானூறு, ஐநூறு ஆலைகளுக்கு இந்தச் சட்டத்தை விஸ்தரிக்க வேண்டியிருக்கிறது. இன்னும் பாக்கரி சட்டம் 41-வது செக்ஷன்பற்றி குறிப்பிட்டார்கள். வேலையில் இருந்து ஒருவர் நீக்கப்பட்டால் உடனே மேலே அப்பீல் செய்யலாம். அப்பீலில் அனுசூல மாகவிலையென்றாலும் மேலே அப்பீல் செய்ய வழியிருக்கிறது. அதற்கு முன்னே இருந்து சம்பள பாக்கிகள் கொடுக்க உத்தரவு போட இடம் இல்லை என்று சொன்னார்கள்.

ஹோட்டல் ஆக்ட் இருக்கிறது. வேஜஸ் ஆப் வொர்க்கர்ஸ் போட இடம் இருக்கிறது. அதேமாதிரி இந்தச் சட்டத்தை மாற்றி அமைத்துவிடலாம். காம்பென்சேஷன் சம்பந்தமாகவும் இந்த அரசாங்கம் கவனித்து வருகிறது.

கடைசியாகப் பேசிய கனம் அங்கத்தினர் சொன்ன ஒரு விஷயம் எனக்குப் புரியவில்லை. குறைந்த பட்ச ஊதியமே வேண்டாம், . . . பேர் வேஜஸ் நிர்ணயம் செய்துவிட்டால் போதும் என்றால் அவரே அந்த விஷயத்தைப் புரிந்துகொள்ளாது சொல்கிறார் என்றே நினைக்கிறேன். அதிகப் பட்ச ஊதிய சட்டமே வைத்துக்கொண்டுவிடலாம். எதற்காகக் குறைந்தபட்ச ஊதிய சட்டம்? குறைந்த பட்ச கூலி விகிதம் என்றால்....

திரு. முனு ஆதி :—தலைவர் அவர்களே, குறைந்தபட்ச கூலி விகிதம் என்பதைவிட . . . பேர் வேஜஸ் என்று நிர்ணயித்தால் நலம் என்று தான் தெரிவித்தேன்.

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : அதைத்தான் சொல்ல வருகிறேன். குறைந்த பட்சம் கூலிவேறு. . . பேர் வேஜஸ் வேறு. குறிப்பாக ஒரு தொழில் நஷ்டத்தில் நடக்கலாம். அதற்காகத் தொழிலாளர்களுடைய கூலியை முதலாளி குறைக்கக்கூடாது. நஷ்டத்தில் தொழில் நடந்தாலும் அந்தத் தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ளவர்களுக்குக் குறைந்தபட்சம் இவ்வளவு கூலி கொடுத்துத்தான் ஆகவேண்டும் என்பது இந்தச் சட்டம். இதை எடுத்துவிட்டு . . . பேர் வேஜஸ் என்று கொண்டுவந்துவிட்டால் அதற்கு எப்படி வேண்டுமானாலும் வியாக்கியானம் செய்யலாம். “நியாயமான கூலிதானே கொடுக்கவேண்டும். இப்போது தொழிலில் லாபமே இல்லை. ஆகவே எங்களுக்கு இவ்வளவுதான் நியாயமாகக் கூலி கொடுக்க முடியும்” என்று முதலாளிகள் சொல்லலாம். இந்தக் கூலி குறைந்தபட்சத்தைவிடக் குறைவாக இருக்கலாம். ஆகவே . . . பேர் வேஜஸ் என்றும்படும் நிர்ணயிப்பது சரியல்ல. குறைந்தப் பட்சக் கூலி என்று நாம் விதித்தாலும் அதிகச் சம்பளம் கொடுக்கக்கூடிய நிலைமையும் இருக்கிறது. இன்னும் தொழிலில் லாபம் வந்தால் உடனே அந்த லாபத்திற்கு ஏற்றபடி போனஸ் கொடுக்கிறார்கள். அவ்வளவு, பஞ்சப்படி எல்லாம் கொடுக்கிறார்கள். ஆகவே குறைந்த பட்சம் இவ்வளவு கொடுக்க வேண்டும் என்று கூலி நிர்ணயம் செய்வதே சரியானது என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இந்த அடிப்படையே சரியான அடிப்படை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். தொழில் கமிட்டி போடுகிறோம். அதிலே தொழிலாளர் பிரதிநிதிகளும், தொழிலதிபர்கள் பிரதிநிதிகளும் இருக்கிறார்கள். ஒவ்வொரு தொழிலையும் தனித் தனியாக எடுத்துக்கொண்டு குறைந்த பட்ச ஊதியம் எவ்வளவு இருக்கவேண்டுமென்ற முறையில் பரிசீலனை செய்யப்பட்டு முடிவு எடுக்கப்படுகிறது. இவ்வாறு நிர்ணயிக்கப்பட்டிருக்கிற ஊதியத்தைக் கொடுப்பதில் தகராறுகள் ஏற்பட்டால் அதைத் தகராறு இல்லாத வகையில் உடன்பாடு காண்பதற்கு லேபர் ஆபீசர்கள் முயற்சி செய்கிறார்கள். லேபர் ஆபீசர்கள் ஜட்ஜுகள் அல்ல. அவர்கள் செய்வது “கன்சிலியேஷன்” தான். மத்திஸ்தம் பண்ணிப் பார்ப்போம், ஒப்பந்தம் பண்ணி உடன்பாடு ஏற்படச் செய்யலாம் என்ற முறையில் முயற்சி செய்வது லேபர் ஆபீசர்கள் வேலை. அவர்கள் தீர்ப்புக் கொடுப்பதில்லை. உடன்பாடு வெற்றிபெறவில்லையென்று சொன்னால், அவர்கள் தங்களுடைய சிபாரிசை

13th March 1963]

[திரு. எம். பக்தவத்சலம்]

மேலதிகாரிகளுக்கு அனுப்புகிறார்கள். அதற்குமேல் கோர்ட்டுக்கு விடுவது, அட்ஜஸ்டிகேஷனுக்கு விடுவது எல்லாம் கவனிக்கப்படுகிறது. இதிலே தீர்வு காணப்பட்டிருக்கின்ற புள்ளி விவரங்களைச் சட்டிக்காட்டி, இத்தனை கேஸ்கள் தீர்வு காணாமலே விடப்பட்டிருக்கின்றனவே என்று அங்கத்தினர்கள் எடுத்துக்கூறினார்கள். சமரசமாகப் போவது நல்லது என்ற காரணத்தினால், இருவர் நலனுக்கும் உகந்தது என்ற காரணத்தினால் அந்த வகையிலேயே அதிகக் கவனம் செலுத்தப்பட்டு வருகிறது என்பதைக் கூற விரும்புகிறேன்.

பீடி சட்டத்தையும், ஷாப் சட்டத்தையும் பற்றிச் சொன்னார்கள். அவை கூடியவரையில் நல்ல முறையிலே அமல் நடத்தப்பட்டு வருகின்றன. அமல் நடத்தப்படுவதிலுள்ள குறைகள் அனுபவத்தின் மூலம் தெரிந்தால், அவற்றை ஏற்று அப்போதைக்கப்போது சட்டத்தை மாற்றிக்கொண்டு வருகிறோம்.

மோட்டார் தொழிலாளர் சட்டத்தை அமலாக்குவது பற்றிக் குறிப்பிட்டார்கள். அது பரிசீலனை செய்யப்பட்டு, விதிகள் அமைப்பதில் தற்போது கவனம் செலுத்தப்பட்டு வருகிறது. நல்ல முறையில் விதிகள் அமைக்கப்பட வேண்டும். விதிகள் எல்லாம் அமைக்கப்பட்ட பிறகு அதை அமல் செய்வது பற்றி எடுத்துக்கொள்ளலாம்.

எம்ப்ளாய்மெண்டிற்கு ரிஜிஸ்டர் செய்து கொள்கிறவர்களில் ஒரு சிலருக்குத்தான் வேலை கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று கனம் அங்கத்தினர்கள் கூறினார்கள். ஒவ்வொருவரும் எந்த வேலைக்குத் தகுதியோ அந்த வேலை கிடைக்குப்போது அவர்கள் எடுத்துக்கொள்ளப்படுகிறார்கள். ரிஜிஸ்டர் செய்து விட்டதன் காரணமாகவே, வேலைக்கு உத்தரவாதம் செய்வதில்லை. வேலை இல்லாதவர்களுக்கு வேலை கொடுக்க வழிவகைகளை வகுப்பதுதான் எம்ப்ளாய்மெண்ட் எக்ஸ்சேஞ்சின் நோக்கம். அந்த முறையில் கவனம் செலுத்தப்பட்டு வருகிறது என்பதைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

கனம் அங்கத்தினர் திரு. சேங்காலியப்பன் அவர்கள், டி.பி.-யால் பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்குக் கூட 56 நாட்கள்தான் லீவ் கொடுக்கப்படுகிறது என்று சொன்னார்கள். எம்ப்ளாய்ஸ் ஸ்டேட் இன்ஷூரன்ஸ் திட்டத்தின் படி 56 நாட்கள் லீவ் கொடுக்கிறார்கள். அதற்கு மேல் லீவ் கொடுக்க வேண்டுமானால் “எக்ஸ்டென்டட் சிக்னஸ் பெனிபிட்” என்ற பிரிவின்படி, 56 நாட்களுக்கு மேல், 309 நாட்கள் வரை மேலும் அதிகமாக லீவ் கொடுக்க வசதி அளிக்கப்பட்டிருக்கிறது. இதற்கெல்லாம் சட்டத்திலே இடம் இருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

சினிமாத் தொழிலாளர்களைப் பற்றிக் குறிப்பிட்டார்கள். அதைப்பற்றிப் பரிசீலனை செய்ய ஸ்பெஷல் ஆபீசர் நியமிக்கப்பட்டிருக்கிறார். அவர், அந்தத் தொழிலாளர்களுடைய நிலைமையைப் பற்றி ஆராய்ந்து முடிவு சொன்னவுடன் அதற்குரிய சட்டம் தயாரிக்கப்படும். சினிமாத் தொழிலாளர்கள் கஷ்டப்படுகிறார்கள் என்பதை அரசாங்கமும் உணருகிறது. அந்த வகையில் கவனம் செலுத்தி வருகிறோம் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

கனம் அங்கத்தினர் செல்வராஜ் அவர்கள் உப்பளங்களில் வேலைசெய்து வருகிற தொழிலாளர்களைப் பற்றி எடுத்துச் சொன்னார்கள். இந்த அரசாங்கத்தினுடைய யோசனையை மத்திய அரசாங்கத்துக்குத் தெரிவித்திருக்கிறோம். மத்திய அரசாங்க அதிகாரிகளும், சாஸ்ட் கமிஷனரும் இதிலே கவனம் செலுத்தி வருகிறார்கள். இதிலே உள்ள ஒரு கஷ்டம் என்ன வென்றால், இந்தத் தொழிலாளிகள் ஒரே இடத்தில் வேலை செய்வதில்லை. பல இடங்களுக்குச் செல்கிறார்கள். இதையெல்லாம் நன்றாக ஆராய்ந்து ஏதாவது சட்டம் செய்ய முடியுமா என்று பார்ப்போம்.

நான் முன்பே குறிப்பிட்டது போன்று இந்த இலாகா சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகள், தொழிலாளர்கள் நலனை முதல் கவனமாக வைத்து, பணதறைகளில் ஈடுபட்டு, சட்டங்கள் மூலமாகவும், மற்ற வகையிலும் நடவடிக்கைகளை எடுத்துக் கொண்டு வருகிறார்கள். பல சட்டங்களை தொழிலாளர் நலனுக்காக நிறைவேற்றிக் கொண்டு வருகிறோம்.

[திரு. எம். பக்தவத்சலம்]

[13th March 1963]

விபத்துக்களைப் பற்றிக் கனம் அங்கத்தினர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். புதிது புதிதாகப் பாக்கிகள் ஏற்படும்போது விபத்துக்களின் எண்ணிக்கையும் அதிகரிக்கலாம். பாக்கிகளின் எண்ணிக்கை பழைய அளவிலேயே இருக்குமானால் விபத்துக்களின் எண்ணிக்கை ஓரளவு குறைய முடியும். விபத்துக்கள் ஏற்படாதவாறு அதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கைகளும் எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டுத்தான் வருகின்றன. விபத்துக்களை அடியோடு தவிர்க்க வேண்டுமென்ற முறையில்தான் கவனம் செலுத்தப்பட்டு வருகிறது. பணியும் தொழிலாளருக்குப் பந்தோபஸ்தும், பாதுகாப்பும் இருக்க வேண்டும் என்ற வகையில் மேலும் மேலும் கவனம் செலுத்தப்பட்டு வருகிறது. ஒரு சீப் இன்ஸ்பெக்டர் ஆப் பாக்கரிஸ் மட்டுமல்லாது எத்தனையோ துணை அதிகாரிகள் எல்லாம் நியமிக்கப்பட்டு வருகிறார்கள். அனுபவம் உள்ளவர்கள் இந்தத் துறையிலே கவனம் செலுத்தி வருகிறார்கள். விபத்துக்கள் நடைபெறவொட்டாமல் தடுக்கவேண்டுமென்ற எண்ணம் அரசாங்கத்திற்கு இருக்கிறது. அதுமட்டுமல்லாது, பல வெளியீடுகளைக் கூட வெளியிட்டிருக்கிறோம். தொழிலாளர்களும் கவனித்து ஜாக் கிரதையாக இருக்க வேண்டும். இதைப் பற்றியெல்லாம் பிரசாரம் செய்யப் பட்டிருக்கிறது. எல்லா வகையிலும் போதிய கவனம் செலுத்தப்பட்டு வருகிறது என்று கூறி, கனம் அங்கத்தினர்கள் இந்தக் கோரிக்கையை ஏற்றுக் கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு என்னுடைய வார்த்தைகளை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. முனு ஆதி : ஸ்தல ஸ்தாபனத்தில் பணியாற்றுகின்ற நான்காம் தர சிப்பந்திகளுக்குள்ளேயே சம்பள விதிதம் ஒருமுகப்படுத்தப்படவில்லை. அதைப்பற்றி அமைச்சர் அவர்களுடைய கருத்து என்ன என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் :—அதைப்பற்றி ஸ்தல ஸ்தாபன இலாகாதான் முதலில் கவனம் செலுத்தவேண்டும். முதலிலேயே தொழில் துறையில் எடுத்துக் கொள்ள முடியாது.

MR. SPEAKER : The question is—

“That the allotment of Rs. 35,2500 under Demand No. XXIV—Labour including Factories be reduced by Rs. 100.”

The cut motion was put and lost.

MR. SPEAKER : The question is—

“That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 35,25,300 under Demand No. XXIV—Labour including Factories.”

The Demand was put and carried and the Grant was made.

(2) DEMAND NO. II—MOTOR VEHICLES ACTS—ADMINISTRATION.

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : Mr. Speaker, on the recommendation of the Governor, I move—

“That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 13,35,600 under Demand No. II—Motor Vehicles Acts—Administration”.

13th March 1963]

SRI T. P. ALAGAMUTHU : Sir, I move—

“ That the allotment of Rs. 13,35,600 under Demand No. II—Motor Vehicles Act—Administration be reduced by Rs. 100.”

MR. SPEAKER : The Demand and the Cut Motion are before the House for discussion.

* திரு. து. ப. அழகமுத்து : கணம் சட்டமன்றத் தலைவர் அவர்களே, மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், நிர்வாகம் ஆகியவற்றுக்கான மானியக் கோரிக்கையின் மீது என்னுடைய வெட்டுப் பிரேரணையை யொட்டி சில கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன். இந்த நிர்வாகமானது வருகிற ஆண்டிலே எந்த முறையிலே நடைபெறும் என்பதைப் பற்றிக் கவர்னர் அவர்கள் தம்முடைய உரையிலே குசகமாகக் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். “ புதிய பஸ் மார்க்கங்கள் அளிப்பது, ஏற்கெனவே உள்ள மார்க்கங்களில் அதிக பஸ்களை விடுவது, அதிகப்படியான எண்ணெய்ச் செலவு ஏற்படுத்தக் கூடிய விஸ்தரிப்புகள், மாற்றுப் பாதைகள் அளிப்பது ஆகிய விஷயங்களில் அரசாங்கம் தனது கொள்கையைப் புனராலோசனை செய்து வருகிறது ” என்று கவர்னர் அவர்கள் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள்.

இதுபற்றி கணம் அமைச்சர் அவர்கள் ஒன்றும் குறிப்பிடவில்லை. இருந்தாலும் இந்த மானியத்திற்காக கோரப்படும் தொகை ரூ. 13,35,600 ஆகும். இது சென்ற ஆண்டைவிட ரூ. 9,800 அதிகமாக இருக்கிறது. கவர்னர் அவர்கள் உரையை ஒட்டிப் பார்க்கும்போது இந்த இனத்திற்கான செலவு குறையும் என்ற கருத்து தென்பட்டது. ஆனால் கூடியிருக்கிறது. இதில் மாவட்டங்களில் வரி வசூலிக்கிற சிப்பந்திகள் இனத்தில் சென்ற ஆண்டு செலவுத் தொகையில் இந்த ஆண்டு 19,000 ரூபாயைக் குறைத்து விட்டு மாவட்டங்களில் உள்ள ஆர். டி. ஏ. சிப்பந்திகளின் செலவில் ரூபாய் 25,000 கூட்டியிருக்கிறார்கள். இப்படி ஒன்றில் குறைத்து ஒன்றில் கூட்டக் காரணம் என்னவென்று விளங்கவில்லை. பொதுவாக இந்த இனத்தில் செலவு அதிகமாகியிருக்கிறது. அதை உறுதிப்படுத்துவதற்குப் பல மாவட்டங்களில் ஜாயின்ட் ஆர். டி. ஒக்கள், ஏ. சூப்பரின்டென்ட் டென்ட், பி. சூப்பரின்டென்ட் டென்ட், ப்ரேக் இன்ஸ்பெக்டர்கள், கிளார்க்குகள் இவர்கள் எல்லாம் அதிகப்படுத்தப்பட்டிருக்கிறார்கள். இப்படி இந்த நிர்வாகத் துறை விஸ்தரிக்கப்பட்டிருந்தாலும் நிர்வாகத்தில் ஏற்படும் காலதாமதம் அதிகமாகிக் கொண்டுதான் இருக்கின்றன. ட்ரைவர்கள், கண்டக்டர்கள், லேசென்ஸ்கள் ரென்யூவலுக்கு அனுப்பப்பட்டால் அவை உடனடியாக வந்து சேருவதில்லை. எங்கெங்கோ காலதாமதமாகிய பின்னர்தான் அவை வருகின்றன. அதேபோல் வேரியேஷன் பரப்போஸல்ஸ் அனுப்பப்பட்டு அவை முடிவடைய நீண்ட காலதாமதமாகிறது. இப்படி இந்த நிர்வாகத் துறை மிக மிக மந்தமாக நடைபெற்றுக் கொண்டு வருகிறது. இத் துறையால் புது பஸ் ரூட்கள் கொடுக்கப்படுகின்றன. புது பஸ் ரூட்கள் கொடுக்கும் அதிகாரம் ஆர். டி. ஏ. யிடம் இருக்கிறது. ஆர். டி. ஏ. யால் கொடுக்கப்படுகிற பெர்மிட்கள் ப்ரிப்யூனலில் ஸெட் எஸைபாகி விடுகிறது. கிட்டத்தட்ட 70 பெர்சன்ட் ஸெட் எஸைட் ஆகி விடுகிறது. அப்படி ஸெட் எஸைட் ஆகக் காரணம் என்னவென்று எனக்கு விளங்கவில்லை. ஆர். டி. ஏ. கவர்ன்மெண்ட் ஜீ. ஒ.-வை வைத்துக் கொண்டு அதை அனுசரித்துத்தான் பெர்மிட் வழங்குகிறார். அப்படி வழங்கும் பெர்மிட்கள் ஸெட் எஸைட் ஆகக் காரணம் என்னவென்று பார்த்தால் இரண்டு வகையாகத்தான் இருக்கமுடியும். அதிகாரிகள் இந்த ஜீ. ஒ.-வை சரியான முறையில் கையாளவில்லை என்பது ஒன்று. அல்லது ஜீ. ஒ.-வை அனுசரிக்க முடியாமல் பின் பக்கத்தில் வேறு ஏதாவது ப்ரஷர் கொடுப்பது இரண்டு. ஆகிய இந்த இரண்டு காரணங்கள்தான் இருக்க முடியும். இந்த நிலை இன்று ஏற்படுவதற்கு காரணம் ஆளும் கட்சிக்குச் சாதகமாக அதிகாரிகள் பயன்படுத்தப்படுகிறார்களோ என்ற ஐயம் ஏற்படுகிறது. ஆகவே இந் நிலையைப் போக்க ரீஜினல் டிரான்ஸ்போர்ட் அத்தாரிட்டியிடம் இருக்கும் பெர்மிட் கொடுக்கும் அதிகாரத்தை மாற்றி ஜூடிஷியல் அத்தாரிட்டியிடம் ஒப்படைப்பதுதான் நல்லது

11-0.
a.m.

[திரு. து. ப. அழகமுத்து]

[13th March 1963]

என்ற அபிப்பிராயத்தை நான் இங்கு வலியுறுத்துகிறேன். ஆர்.இ. ஏ.க்கள் பெரும்பாலும் பஸ்காரர்களிடத்தில் குறை காண்பதில்லை. லாரி சொந்தக் காரர்களைத்தான் இவர்கள் அதிகமாகக் கவனிக்கிறார்கள். காரணம் பஸ் முதலாளிகளிடம் இவர்கள் பயப்படுகிறார்கள். ஆகவேதான் இவர்களுக்கு பஸ் முதலாளிகள் மேல் அதிகமாக குற்றம் கண்டு பிடிக்க முடிவதில்லை. அமைச்சர் அவர்கள் தப்பாக கருதிக் கொள்ளக் கூடாது என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். பஸ் முதலாளிகள் பெரும்பாலும் ஆளும் கட்சியைச் சார்ந்தவர்களாக இருக்கிற காரணத்தினாலும் அமைச்சர்கள் சுற்றுப்பிரயாணம் வருகிற போது அந்த பஸ் முதலாளிகளின் கார்களில் பிரயாணம் செய்வதாலும் அவர்களும் மந்திரிகள் கூடவே இருக்கிற காரணத்தினாலும் பஸ் முதலாளிகளை அணுகுவதற்குப் போலீஸ்காரர்களும் ஆர். இ. ஏ. அதிகாரிகளும் அஞ்சுகிறார்கள். ஆகவே பஸ் முதலாளிகளை இந்தத் துறையினர் அதிகமாகக் கவனிப்பதற்கு முடியாத நிலை ஏற்படுகிறது. இவைகள் தவிர்க்கப்படுமென்று நான் நம்புகிறேன். டைமிங்க் கொடுப்பதில் கூட சிலருக்குச் சலுகைகள் காட்டப்படுகின்றன. மற்றவர்களுக்கு அந்தச் சலுகைக் கிடைப்பதில்லை. சென்ற தடவை நான் குறிப்பிட்டதுபோல் கவரன் மெண்டால் பரப்போஸில் செய்யப்பட்டு அப்ளிசேஷன் வாங்கப்பட்ட ஸ்டீக்கள் இன்னும் கவரன்மெண்டால் கொடுக்கப்பட்ட ஸ்டேயிலேயே இருக்கின்றன. பெரும் ஸ்தாபனமாகிய டி.வி.எஸ். இந்த ஸ்டேயை கேட்டு அது சர்க்காரால் கொடுக்கப்பட்டிருப்பதாகவும் தெரிகிறது. உதாரணமாக திருச்சி-அகூர், திருச்சி-இடமலைப்பட்டிப்புதூர், திருச்சி-பாக்குடி ஸ்டீக்கள் இரண்டு ஆண்டு களுக்கு மேல் இன்னும் ஸ்டேயிலேயே இருந்து கொண்டிருக்கின்றன. இதற்குக் காரணம் என்னவென்று சென்ற தடவை கேட்டேன். அதற்குப் பரிசாரம் இதுவரை செய்யப்படவில்லை. அடுத்தாற்போல் இந்தச் சர்க்கார் விஸ்தரிக்க வேண்டிய இடங்களில் பஸ் ஸ்டீக்களை விஸ்தரிக்கவில்லை என்பதை சென்ற கூட்டத்தில் நான் குறிப்பிட்டேன். திருச்சி-மதுரை, திருச்சி-தஞ்சாவூர், திருச்சி-கரூர், திருச்சி-அரியலூர் போன்ற வழிகளில் ஜன நெருக்கம் அதிகமாக இருக்கிறது. பஸ்களின் தேவையும் அதிகமாக இருக்கிறது. ஆனால் அவ்விடங்களில் பஸ் விட எந்தவிதமான முயற்சியும் செய்யவில்லை. இவைகளைப் பார்க்கும் போது, ஆளும் கட்சியைச் சேர்ந்தவர்கள் அந்த ஸ்டீக்களில் பஸ் தொழிலை நடத்துவதால் அதிக பஸ் ஸ்டீ வசதிகள் நமக்குக் கிடைக்கவில்லை என்று பொது மக்கள் பேசிக் கொள்கிறார்கள். அப்படிப்பட்ட ஒரு சூழ்நிலைக்கு இடம் கொடுக்க வேண்டாமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அடுத்தாற்போல் லாரி சொந்தக்காரர்கள் நம் முதல் அமைச்சர் அவர்களுக்கு ஒரு வேண்டுகோள் விடுத்திருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு எல்லா ஜில்லாக்களுக்கும் போக்கக் கூடிய பெர்மிட் பெட்பரரியாகக் கொடுக்கப்படுகிறது. அதனால் பல கஷ்டங்கள் ஏற்படுவதால் அதை பக்கா பெர்மிட்டாகக் கொடுக்க வேண்டுமென்று வேண்டுகோள் விடுத்திருக்கிறார்கள். அதோடு வரி கட்டுவதற்குள்ள காலத்தை 7-ம் தேதியில் இருந்து 15-ம் தேதி வரை நீட்டிக் கொடுக்க வேண்டுமென்றும் கேட்டிருக்கிறார்கள். அவர்கள் குறைவைத் தீர்த்து வைக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு என் வார்த்தையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* திரு. சி. கோதண்டராம பாகவதர் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்தப் போக்கு வரத்து மான்யக் கோரிக்கையை ஆதரித்து நான் சில வார்த்தைகள் பேச விரும்புகிறேன். தமிழ் நாட்டில் சுமார் 4,500 பஸ்கள் 11,000 லாரிகள், 24,000 டாக்ஸிகள், 52,000 கார்கள் இன்று ஓடுகின்றன. அவற்றின் மூலம் பல கோடி ரூபாய் வருமானம் அரசாங்கத்திற்குக் கிடைக்கிறது. முக்கியமாக இந்த வரிப் பணத்தைக் கொண்டு நல்ல ரோடுகள் போட வேண்டும் அவைகளைச் சீர்திருத்தம் செய்யவேண்டும் என்பதற்காகத்தான் இப் பணம் வசூலிக்கப்படுகிறது. வட ஆற்காடு ஜில்லாவில் பல ரோடுகளைச் சீர் செய்ய வேண்டும். ஆரணி-தேவிகாபுரம் ரோடு மோசமான நிலையில் இருக்கிறது. ஒரு ஆண்டில் நான்கு மாதங்கள் வெள்ளத்தால் பஸ் போவது கிடையாது. அதைத் “தார் ரோடாக” மாற்ற வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். ஆரணி-படவேடு ரோடு மோசமாக இருக்கிறது. அதற்கும் தார் போட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இப்போது ஒவ்வொரு ஜில்லாவிலும் ஒரு போக்குவரத்து

13th March 1963] [திரு. சி. கோதண்டராம பாகவதர்]

அதிகாரி நியமிக்கப்பட்டிருக்கிறார். சில ஜில்லாக்களில் துணைப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் இருக்கிறார்கள். திருச்சி, மதுரை, திருநெல்வேலி ஜில்லாக்களில் துணைப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் நியமிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். சென்னையில் டெப்டி கமிஷனர் ஆப் போலீஸ் இருக்கிறார். அதற்குப் பதிலாக ஒரு போக்குவரத்து அதிகாரியை நியமிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். போக்குவரத்து தொழிலுக்கு பெர்மிட் வழங்கும்போது ஜி.ஓ. 2265 என்று ஜி.ஓ. இப்போது அனுப்பானத்தில் இருக்கிறது. அதில் கம்பெனிகளுக்கு ஒரு மார்க் அளிக்கிறார்கள். அதை ரத்து செய்ய வேண்டுமென்றுகேட்டுக்கொள்கிறேன். உயர்நீதி மன்றத் தீர்ப்பில், 977, 978/59-ல் உள்ள தீர்ப்பில் லிமிடெட் கம்பனிக்கு மார்க் கொடுக்க வேண்டிய அவசியமில்லை என்று தீர்ப்பளித்திருக்கிறார்கள். மீடியம் ஸ்ட்டை 16 மைலிலிருந்து 40 மைலாகவும் 40 மைலுக்கு மேல் இருக்கும் ஸ்ட்டை பரீட்சை ஒளர்களுக்கும் கொடுக்கவேண்டும். மோட்டார் வெகிக்ளில் ஆக்ட் 47 (1) எஃப்-ல் ஸ்ட்டை கொடுப்பதில் கூட்டுறவு சொஸைட்டிகளுக்கு பரிபரன்னல் கொடுக்கலாம் என்றிருக்கிறது. ஆகவே, லிமிடெட் கம்பனிக்கு ஒரு மார்க் கொடுக்க வேண்டிய அவசியம் இல்லை. 1962-ம் ஆண்டு ஜூலை மாதம் 1-ம் தேதியில் பஸ் லாரி, டாக்ஸிகளுக்கு சர்ச்சு எல்லாம் உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது. 1963-ம் ஆண்டு மார்ச்சு மாதம் 1-ம் தேதி முதல் டிஸஸ் ஆயில், ஸ்பேர் பார்ட்ஸ், டயர்ஸ், புது பஸ்கள் இவற்றின் விலைகள் ஏறியிருக்கின்றன. ஆகவே கட்டுணத்தை தயவுசெய்து கூட்டுவதற்கு அனுமதி கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ட்ரான்ஸ்ஃபர் ஆஃப் பர்மிட்ஸ் விஷயமாக போக்குவரத்து அதிகாரிகள் தாராளமாகச் சிபாரிசு செய்து அனுப்புகிறார்கள். அவைகளை ட்ரான்ஸ் போர்ட் கமிஷனர் அங்கீகரிக்கவேண்டுமென்றும் கேட்டுக்கொள்கிறேன். புதிய ஸ்ட்டுகள் கொடுப்பதை இரண்டு ஆண்டுகாலம் நிறுத்தி வைத்து கொடுக்காமல் இருக்கவேண்டும் என்றும் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அப்படி புதிய ஸ்ட்டுகள் கொடுப்பது என்றால் அந்தப் பாதையில் 50 சதவீதமாகவது பஸ் இல்லாமல் இருக்கும் இடமாக இருந்தால் கொடுக்கலாம். அதோடு புதிய ஸ்ட்டுகளைக் கொடுப்பதற்கு முன்பு தற்சமயம் ஓடக் கூடிய பஸ்கள் 200 மைல்கள் ஓடுகின்றனவா என்று பார்க்க வேண்டும். இல்லையென்றால் அவர்களுக்கு வேரியேஷன்ஸ் அல்லது அடிஷனல் ஸ்ட்டைகொடுத்து பிறகு புதிய ஸ்ட்டுகள் கொடுக்கவேண்டும்.

போக்குவரத்து அதிகாரிகள் க்ளார்க்குகளையெல்லாம் ரெகுலரைஸ் செய்து எல்லோரையும் கன்ஃபர்ம் செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். போக்குவரத்து அதிகாரிகள், மோட்டார் இன்ஸ்பெக்டர்கள் ஆகியவர்களுக்கு கார் வாங்க சர்க்கார் கடன் வசதி செய்து தரவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டு எனது உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்—வணக்கம்.

* திரு. ஆ. தங்கவேலு : சட்ட மன்றத் தலைவர் அவர்களே, எதிர் கட்சி அங்கத்தினர்கள் கொடுத்திருக்கும் வெட்டுப் பிரேரணைகள்மீது என்னுடைய கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன்.

பொதுவாக, போக்குவரத்து இனத்தில், இப்போது லாரிப் போக்குவரத்தில் அதிகமான விபத்துக்கள் ஏற்படுவது அரசாங்கத்திற்குத் தெரியும். லாரிப் போக்குவரத்து, கார் போக்குவரத்து முதலியன இரவு நேரங்களிலே நடப்பதால் இரவு நேரங்களிலே அதிகமான விபத்துக்கள் ஏற்பட்டு அதனால் பல உயிர்ச்சேதங்கள் ஏற்படுவதும் சர்க்காருக்குத் தெரியும். கனம் அமைச்சர் அவர்கள் இரவு நேரங்களில் சுற்றுப்பயாணம் செய்யும் நேரத்தில்கூடக் கவனித்திருப்பார்கள் என்று நினைக்கிறேன். இந்த விபத்துக்களுக்கு முக்கிய காரணம் லாரிகளை ஓட்டுகிறவர்கள் 4-5 நாட்கள் இரவு பகலாக ஓட்டுகிற காரணத்தினால், லாரியும் எதிரே வரக் கூடிய காரோ அல்லது லாரியோ ஒன்றையொன்று கடக்கும்போது விபத்து ஏற்படுகிறது. குறிப்பாக இந்த விபத்து ஏற்படுவது இரவு 12 மணி விலிருந்து விடியற்காலம் 5-மணிக்குள்ளாகத்தான். அந்த நேரம் எல்லோரும் கண் மூடக் கூடிய நேரம். தொடர்ந்து 4-5 நாட்கள் இரவு பகலாக ஓட்டுகிற காரணத்தினால், தூங்கக்கூடிய நிலை ஏற்பட்டு, இப்படி விபத்துக்

[திரு. ஆ. தங்கவேலு]

[13th March 1968]

கள் பெருக்கிக்கொண்டிருக்கின்றன. அந்த முறையிலே, ஏற்கெனவே இந்த லாரிகளை ஒட்டுகிறவர்கள் இரவில் 12 மணியிலிருந்து 5 மணி வரையில் லாரிகளை நிறுத்தி விட வேண்டுமென்று ஒரு உத்திரவு பிறப்பிக்கப்பட்டு, சில நாட்கள் அமலில் இருந்து, மீண்டும் அந்த உத்திரவு நிவர்த்தி செய்யப்பட்டிருக்கிறது. அதனால் விபத்துக்கள் மீண்டும் ஏராளமாக ஏற்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது. ஏன் அந்த உத்திரவை நீக்கி விட்டார்கள் என்று கேட்டால் அந்த நேரத்திலே தான் போக்குவரத்து அதிகமாகத் தேவை படுகிறது, கொத்தவால்களால் போன்ற இடங்களுக்கு சாமான்களைக்கொண்டு சேர்ப்பதற்கு இரவு நேரங்களில், ஓட்டிச் சென்றால்தான் முடியும் என்ற நிலையில் தொடர்ந்து இரவு நேரங்களில் லாரிகளை ஒட்டுவதற்கு அனுமதி கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று தெரிகிறது. ஆனால் அதே நேரத்தில் ஒரு தொழிலாளி ஒரு லாரியை ஒரு பகல், ஒரு இரவு, ஆக ஒருநாளைத் தான் ஓட்டலாம், அதற்கு மேல் கூடாது என்ற விதியை ஏற்படுத்தி அதைக் கண்டிப்பாக அமல் நடத்தவேண்டும்.

(திரு. ந. சண்முகசுந்தரம் தலைமை)

லாரி ஓட்டக் கூடிய டிரைவருக்கு டிரிப் லீட் இருக்கிறது. அதை செக் செய்ய வேண்டும். ஒரு பகல், ஒரு இரவுக்கு மேல் ஓட்டக் கூடாது என்ற விதியை அமல் படுத்தவேண்டும். அதை செக் செய்யும் முறையில் ஏற்படுத்திக் கொடுத்தால், ஒரு நாளைக்கு மேல் ஓட்டக் கூடிய நிலைமை வராது. அதனால் விபத்துக்கள் தவிர்க்கப்படும் நிலைமை ஏற்படலாம். அல்லது, டி.வி.எஸ். கம்பெனியில் வைத்திருப்பது மாதிரி 100 மைலுக்கு ஒரு டிரைவர் என்று வைத்து விடலாம். அப்படி வைத்தால் கட்டுப்படியாகாது, அதனால் தொல்லை அதிகமாக இருக்கும் என்று கருதினால் ஒரு நாளைக்கு மேல் ஒரு இரவு ஒரு பகலுக்கு மேல் ஓட்டக் கூடாது என்ற நிலையை அமல் நடத்தவேண்டுமென்று நான் வலியுறுத்திச் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இரவு நேரத்தில் விபத்துக்கள் அதிகமாக ஏற்படக் காரணம் விளக்கு வெளிச்சம். லாரிகளிலிருந்தும், கார்களிலிருந்தும் வருகிற வெளிச்சம் அதிகமாக இருப்பதை எல்லோரும் அறிவார்கள். இதற்கு முன்னால் அந்த விளக்குகளில் பல்ப் லிஸ்டம் இருந்தது. அதாவது ஹெட் லைட்டுகளில் பல்ப் லிஸ்டம் வைத்திருந்தார்கள், பெட்ரோல் வண்டிகளாக இருந்த காலத்தில். அதனால் எதிரே வரக்கூடியவர்களுக்குத் தொந்தரவு இல்லாத நிலைமை இருந்தது. இப்போது மெர்க்குரி விளக்கு இருக்கிறது. முன்பு 6 வோல்ட் பாட்டரி இருந்தது. இப்போது 12 வோல்ட் பாட்டரி மெர்க்குரி விளக்கு போட்டிருக்கிற காரணத்தினால் கண்களைக் கூசுகிற அளவுக்கு வெளிச்சத்தை உண்டாக்கி, ஒன்றையொன்று கடக்கும் போது லைட் டிம் செய்யாததால் கண்டிப்பாக ஏற்பட்டு விபத்துக்கள் ஏற்படக் காரணமாக இருக்கிறது. ஆகையால் நான் இந்த நேரத்தில் வலியுறுத்திச் சொல்லிக் கொள்வது, மெர்க்குரி விளக்குகளை தயவு செய்து நீக்கி விடவேண்டுமென்பதுதான். மெர்க்குரி விளக்கு தேவையில்லை; மெர்க்குரி விளக்கு அதிகமான வெளிச்சத்தை உண்டாக்கி அதன் மூலம் விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. ஆகையால் ஆர்.இ.ஓ.-க்களுக்கும், மோட்டார் இன்ஸ்பெக்டர்களுக்கும் உத்திரவு போட்டு, மெர்க்குரி விளக்கு பொருத்தப்பட்ட கார், பஸ், லாரிகளுக்கு ப்ரேக் சர்டிபிகேட் கொடுக்கக் கூடாது என்று ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். முன்பு இருந்த மாதிரி பல்ப் லிஸ்டம் இருந்தால் இந்த விபத்துக்கள் குறையும் என்பது தான் எனது முக்கியமான நோக்கம் ஹார்ன் வைப்பதிலே கூட லைட்டியில் பாஷ் ஹார்ன் இருக்கக் கூடாது என்று சட்டம் இருக்கிறது, அதனால் தொல்லை இருக்கிறது என்று. அந்த முறையிலே மெர்க்குரி விளக்குகளை நீக்கிவிட்டு, பல்ப் லிஸ்டம் இருக்க வேண்டும் என்ற முறையில் இருந்தால் விபத்துக்களைத் தடுக்க அது வழியாக இருக்கும் என்று நான் வலியுறுத்திக் கூறிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

இந்த லாரி போக்குவரத்தில், இப்போது மதுரையிலிருந்து கிளம்பி சென்னைக்கு வருவதானாலும், சென்னையிலிருந்து திருச்சி போனாலும், புறப்படுகிற இடத்தில் கையெழுத்துப் போட்டு, முடிவிற இடத்தில் போடுகிற நிலைமை இருக்கிறது. வழியில் என்னென்ன விபத்துக்கள் ஏற்பட்டிருக்க

13th March 1963]

[திரு. ஆ. தங்கவேலு]

கின்றன, என்னென்ன தொல்லைகள் நடந்திருக்கின்றன என்று அறியக் கூடிய நிலைமை இல்லாமல் போய் விடுகிறது. வழியிலே ஒரு ஆள் மீது ஏற்றி விட்டுப் போய் விடுகிறார் என்று வைத்துக்கொண்டால் அது கூடத் தெரிய முடியாத நிலைமை இருக்கிறது. அடிக்கடி கையெழுத்து போடாவிட்டாலும் 50 மைல்களுக்கு ஒரு இடத்திலாவது கையெழுத்து போட்டால் இந்த நேரத்தில் இந்த லாரி இன்ன இடத்திலே இருந்தது என்று தெரிந்து கொள்ள வசதியாக இருக்கும். அதனால் அவர்கள் 50 மைல் அளவுக்கு ஒரு இடத்தில் கையெழுத்து போடுகிற நிலைமையை உண்டாக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இப்போது வேரியேஷன் கொடுக்கிற முறையிலே, அடிஷனல் டிரிப் கொடுக்கும் முறையிலே ஏற்கெனவே இருக்கிற பஸ் உரிமையாளர்களை ஊக்குவிக்கச் செய்கிறார்களே தவிர, வேரியேஷன் கொடுப்பதைக் குறைத்து அந்த அளவு புது பஸ் ஈட்டுகளாக ஆரம்பித்தால் சர்க்காருக்கும் அதிக வருமானம் வரும், இன்னும் அதிகமான தொழிலாளர்களுக்கும் வேலை வாய்ப்புக் கிடைக்கும். 200 மைல் எக்ஸ்பிரஸ் ரூட் சர்வீஸ் இருக்கிறது என்றால் 300-ஆக நீட்டுவதற்கு ஏற்பாடு செய்திருக்கிற காரணத்தினால் தனிப்பட்ட முதலாளி பயன் அடைய முடிகிறது என்று சொல்லிக்கொண்டு வேரியேஷன் கொடுப்பதை குறைத்து அதிகமாக தனி பஸ் ரூட் அமைக்க ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

* திரு. கி. இரா. சம்பந்தம் : தலைவர் அவர்களே, இந்த மோட்டார் வெகிகிள் மான்யத்தில் நான் ஒரு சில வார்த்தைகளைப் பேச விரும்புகிறேன். இப்போது புதிய ரூட்டுகள் போடுகிறபோது அநேகமாக எல்லாம் புதிதாகப் போடுகிற கம்பெனிக்காரர்களுக்குக் கிடைப்பதில்லை. அதற்கு முக்கிய காரணம் என்ன என்று கேட்டால், ரூட் ஆரம்பிக்கும்போது அதற்காக எல்லோரும் மனு போட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்தச் சமயத்தில் உடனே ஏற்கெனவே உள்ளவர் எக்ஸ்டென்ஷன் கேட்டு விடுகிறார். அவர்களுக்கு உடனடியாக எக்ஸ்டென்ஷன் கிடைத்து விடுகிறது. ஆகையால் புது கம்பெனிகளுக்கு இடம் கிடைக்காது. மொனாப்பலி வலிஸ்டம் மாதிரி இருப்பதாகத் தெரிகிறது. அதைத் தவிர்த்து ஏற்கெனவே கள்ளக் கடைகளை எல்லாம் போட்ட மாதிரி, இப்போது ரூட்டையெல்லாம் எல்லாம் போட்டு விட்டால் நமக்கும் பணம் வரும், அப்பீஸ் என்று சப்ரீம் கோர்ட்டுக் கெல்லாம் போக முடியாது. இப்போது இந்த மாதிரி நிலையில் புது ரூட்டுக்காரருக்குக் கொடுத்தாலும் முதலில் ரூட்டை வைத்திருந்தவர் ஸ்டே வாங்கி விடுகிறார். அதனால் என்ன ஆகிறது என்றால் அந்தப் பக்கத்தில் இருக்கக் கூடிய ஜனங்களுக்கு பஸ் போக்குவரத்து தடைப்பட்டு, அப்பீஸில் சப்ரீம் கோர்ட் வரை போய் முடிவாகிறவரை மக்கள் பயன் அடைய முடியாத நிலை இருக்கிறது. எந்த விதத்திலாவது நல்ல யோசனை செய்து முடிவுக்கு வரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக இப்பொழுது கொடுக்கக்கூடிய லாங் ரூட் அல்லது புது ரூட்களை சர்க்காரே ஏற்று நடத்தினால் நல்லது என்று நினைக்கிறேன். பஸ் போக்குவரத்து நடத்துவதினால் தற்சமயம் இருக்கக்கூடிய வரியினால், நஷ்டம் என்று சொல்லிக் கொண்டு, ஏன் புதுக் கம்பெனிகள் அதிகாரிகளிடம் வந்து மோதிக்கொள்கிறார்கள். ஆகவே, இதைத் தவிர்ப்பதற்கு எல்லாவற்றையுமே சர்க்காரே ஏற்று நடத்தக்கூடிய நிலைமை ஏற்பட்டால், அந்த லாபம் அத்தனையும் சர்க்காருக்கு வரும். நமக்கு பற்றாக்குறையினால் நெருக்கடி காலத்தில் பல கஷ்டங்கள் ஏற்படுகின்றன. அதைத் தவிர்ப்பதற்கு இது ஒரு நல்ல யோசனையாகக் கருதப்படும் என்று நான் நினைக்கிறேன்.

எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் விடப்படுகின்ற இடங்களிலெல்லாம் பஸ் ஸ்டாண்டுகளில் சரியான வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்படவில்லை. பொதுவாக, தரய் மார்களுக்கு 50, 60 மைல் பஸ்வலில் பிரயாணம் செய்துவிட்டு, பஸ் ஸ்டாண்டில் பஸ் நிற்கும் பொழுது பாத் ரூம் பெலிலிடீஸ் வேண்டுமென்றால், கிடைக்காது. எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் விடப்படுகிற லாங் ரூட்களில் இந்த வசதி செய்யப்படவில்லை. அதனால், மக்கள் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். சென்

[திரு. கி. இரா. சம்பந்தம்]

[13th March 1963]

னையிலிருந்து, சேலம், மதுரை, தஞ்சாவூர் போகக்கூடியவர்கள், காலையிலே உட்கார்ந்தவர்கள் மாலை நேரம் வரையில், ஊர் போய்ச் சேரும் வரையில் நெருக்கடியான நிலைமையில் கஷ்டப்படுகிறார்கள். ஆண்களுக்குப் பரவாயில்லை. எங்கு வேண்டுமானாலும் போய் வந்துவிடுகிறார்கள். ஆனால், தாய்மார்களுக்கு மிகவும் கஷ்டமாக இருக்கிறது. இதை உடனடியாகக் கவனித்து, இதற்குத் தக்க ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதோடு கூட எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களுக்கு முன்கூட்டியே அட்வான்ஸ் புகிங் கொடுத்து விடலாம். அவர்கள் காலையிலிருந்து தங்களுடைய சாமான்களை வைத்துக் கொண்டு கியூ வரிசையில் நின்றுகொண்டு டிக்கெட் வாங்குவது மிகவும் கஷ்டமாக இருக்கிறது. ஆகவே, முன்கூட்டியே அவர்களுக்கு 'பர்ஸ்டு கிளாஸ் புகிங்' ரிசர்வேஷன் மாதிரி டிக்கெட் கொடுத்துவிட்டால் வருகிறவர்கள் அந்த சமயத்திற்கு வந்து ஏறிக்கொள்வார்கள். அவர்கள் வந்து ஏறாவிட்டால், அந்த டிக்கெட் கட்டணத்தை இழக்கவேண்டிய நிலைமை இருப்பதினால், அவர்கள் எப்படியாவது பஸ்ஸில் ஏறிக்கொள்வதற்கு வந்து விடுவார்கள்.

அடுத்தபடியாக, டைவெர்ஷன் முக்கியமாக வேண்டியிருக்கிறது. ரோடுகளில் பஸ் போய் வருவதற்குத் தக்க வசதி இல்லாத அளவில் ரோடுகள் இருக்கின்றன. இரண்டு பக்கங்களிலும் கடைகளும், வீடுகளும் இருக்கின்றன. அவைகளை இப்பொழுது டிக்கெடும் முடியாது. அம்மாதிரி ரோடுகளில் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் போவது கஷ்டமாக இருக்கிறது. அதற்காக டைவெர்ஷன் கொடுக்கவேண்டும். குறிப்பாக கும்பகோணம்—தஞ்சாவூர் ரூட்டிலே பாபநாசத்தில் டைவெர்ஷன் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அம்மாதிரி டைவெர்ஷன் கொடுத்து மெயின் ரோடுகளில் வந்து சேரக்கூடிய வசதியைச் செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

என்னுடைய தொகுதியில் நல்லடை—மாயூரம் ரூட் இருக்கிறது, கீழை யூர்—மாயூரம் ரூட் இருக்கிறது. இந்த ரூட்களையெல்லாம் தனிப்பட்ட முதலாளிகள் கேட்டிருக்கிறார்கள். ஒருவருக்குக் கொடுக்கப்பட்டு, பிறகு ஸ்டே ஆர்டர் வாங்கப்பட்டிருக்கிறது. அதனால் நல்லடை வாகனங்கள் பஸ் போக்கு வரத்தை வசதி பெறமுடியாத நிலையில் இருந்து வருகிறார்கள். இதற்கெல்லாம் காரணம் நாம் வைத்திருக்கக்கூடிய லிஸ்ட்டில் தான். எனக்கு முன்பு பேசிய நண்பர், இந்த விவாதத்தைத் துவக்கிவைத்த அமருமுத்து அவர்கள் இந்த அதிகாரத்தை அதிகாரிகளிடம் கொடுத்தால்தான் அம்மாதிரி ஏற்படுகிறது என்று சொல்லிவிட்டு, அமைச்சர் அவர்களினால் தொந்தரவு ஏற்படுகிறது என்றும் சொன்னார்கள். ஏற்கனவே இந்த அதிகாரம் அமைச்சர் அவர்களிடம் தான் இருந்தது. இந்தமாதிரி பல காரணங்களைச் சொல்லி விணை மோடியில் கிரியேட் பண்ணுவதன் காரணமாக, நியாயம் வழங்கப்பட வேண்டும் என்பதற்காக அதிகாரிகள் வசம் இது ஒப்படைக்கப்பட்டது. கலெக்டர், ஆர்.டி.ஓ. அவர்கள் இரண்டு போகளும் சேர்ந்து அதைத் தீர்மானிக்கிறார்கள். இப்பொழுது அதிகாரிகள் வசம் ஒப்படைத்த பிறகு, யாரும் போய் இவருக்குச் செய்யவேண்டும், அவருக்குச் செய்ய வேண்டும் என்று சொல்லக்கூடிய நிலைமை ஏற்படக் காரணம் இல்லை. ஆகையினால் கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள் சொன்னதில் கொஞ்சம் கூட அர்த்தம் இல்லை என்று நினைக்கிறேன்.

இரயில்போகாத சில இடங்களில் பஸ்களில் போஸ்டு பாக்ஸ்கள் எடுத்துக் கொண்டு போகப்படுகின்றன. 'மெயில் வான்' என்று சொல்வார்கள். 3, 4 வருஷங்களாக அவர்களுக்கு இதற்காக போய்ச்சேர வேண்டிய கட்டணம் இன்னும் பட்டுவாடா ஆகாமல் இருக்கிறது. அதற்கு என்ன காரணம் என்று தெரியவில்லை. உதாரணமாக, கும்பகோணத்தில் இருக்கிற ராம லிளாஸ் சர்வீஸ் பஸ்ஸில் போஸ்ட் பாக்ஸ் எடுத்துக்கொண்டு போகிறார்கள். அவர்களுக்குக் கொடுக்கப்படவேண்டிய பணம் இன்னும் கொடுக்கப்படவில்லை. இது மத்திய சர்க்காரிடமிருந்து வரவேண்டிய பணமாக இருந்தாலும்கூட, நமது சர்க்கார் இதைச் சற்று துரிதப்படுத்த வேண்டும். ஏனென்றால் இந்த பஸ் சர்வீஸ்காரர்கள் போஸ்டு பாக்ஸை எடுத்துக்கொண்டு போக முடியாது என்று சொல்லிவிட்டால், தபால் போக முடியாத நிலைமை

13th March 1963] [திரு. கி. இரா. சம்பந்தம்]

ஏற்பட்டுவிடும். ஆகவே, அவர்களுக்குக் கொடுக்கப்படவேண்டிய பணத்தை பட்டுவாபா செய்வதில் நம்முடைய சர்க்கார் முக்கிய கவனம் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்று கூறிக்கொண்டு, இந்த மான்யத்தை ஆதரித்து என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* திரு. பி. ஜயராஜ் : மதிப்பிற்குரிய தலைவர் அவர்களே, கனம் அமைச்சர் அவர்களால் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிற மோடார் வாகன மான்யத்தை ஆதரித்து என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்ல முன்வருகிறேன். பஸ் போக்குவரத்தில் பொது மக்களுக்கு எந்த அளவுக்கு சௌகரியம் செய்ய வேண்டும் என்று எண்ணுகிறேமோ அந்த அளவுக்கு சௌகரியம் செய்ய முடியாதவாறு சில கஷ்டங்கள் ஏற்படுகின்றன. என்னுடைய தொகுதியில் மாயவரத்திலிருந்து தேரழந்தாருக்குப் போகிற பஸ்ஸை கோமல் வரையிலும் விஸ்தரிக்க வேண்டுமென்று சுமார் 2, 3 ஆண்டு காலமாக மனுக்கள் கொடுத்தும், சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகளுக்கு கஜர்கள் அனுப்பப்படும், இதுவரையிலும் ஒன்றும் செய்யப்படவில்லை. டிவிஷனல் என்ஜினியரும் ரோடு நல்ல விதமாக இருக்கிறது, பஸ் விடலாம் என்று சர்ட்டிபிகேட் கொடுத்து விட்டார். டெவெலப்மெண்டு கவுன்சிலிலும் இதுபற்றி தீர்மானம் போட்டு சிபார்சு செய்யப்பட்டு வருஷங்கள் பல ஆகின்றன. இன்னும் வேரியேஷன் செய்வது நிறுத்தப்பட்டிருக்கிறது என்பதை அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். கோமல் செல்லுவதற்கும் அதே ஐந்து அணாதான். இதைத் துரிதமாகக் கவனித்து பொது மக்கள் சௌகரியத்தை உத்தேசித்து வேரியேஷன் சீக்கிரமாகக் கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, மாயவரம்—திருத்துறைப்பூண்டி ரூட். கவர்ன்மெண்டு ஜி.ஓ.-படி 200 மைல் போகவேண்டும். கிட்டத்தட்ட 75 மைல் இருக்கிறது. அந்த பஸ் திரும்பி மாயவரம் வந்து பிறகு பேரளம் வரையில் செல்லுவதற்கு, லோகல் பஸ் விடவேண்டுமென்று டெவெலப்மெண்டு கவுன்சிலில் சிபார்சு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. அந்த பஸ்ஸையும் பொது மக்கள் சௌகரியத்தை உத்தேசித்து உடனடியாக விடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நாகப்பட்டினம் செல்லுவதற்கு பல தரப்பிலிருந்தும் பஸ்கள் இருக்கின்றன. மாயவரத்திலிருந்து நாகப்பட்டினத்திற்கு நேரடியாக பஸ் போவதில்லை. மாயவரத்திலிருந்து, பேரளம், சென்னூர் வழியாக நாகூர் நாகப்பட்டினம் செல்லுவதற்கு பஸ் போக்குவரத்து இருந்தால், பொது மக்களுக்கு நாகப்பட்டினம் செல்லுவதற்கு வசதியாக இருக்கும்.

பஸ் பெர்மிட் கொடுப்பதிலே, குறைந்த அளவில் பஸ்கள் வைத்திருப்பவர்களுக்கும் புதியதாக இருப்பவர்களுக்கும் தாராளமாக பெர்மிட்கள் வழங்கினால், பஸ் போக்குவரத்தை நடத்தும் வாய்ப்பு எல்லோருக்கும் சமத்துவமாகக் கிடைக்கும். 4,600 பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருந்தாலும் தாழ்த்தப்பட்டவர்களுக்கு வேலை வாய்ப்பு கொடுக்கப்படவில்லை. அரசாங்கம் இப்பொழுது எப்படி 16 சதவிகிதம் தாழ்த்தப்பட்ட மக்களுக்கு வேலை வாய்ப்பு கொடுக்கிறார்களோ, அப்படி தனியார் துறையில் பஸ்போக்கு வரத்து நடத்திறவர்கள் ஹரிஜனங்களில் டிரைவர், கண்டக்டராக தேர்ச்சி பெற்றவர்கள் இருந்தால்கூட, அவர்களுக்கு வேலை கொடுப்பதில்லை. அரசாங்கம் கொடுப்பதுமாதிரி, தனியார் துறையிலும் அவர்களுக்கு வேலை வாய்ப்பு அளிக்கப்படவேண்டும். அவர்கள் முன்பு ராணுவத்தில் சேர்ந்து பஸ் ஓட்டுகிற, கார் ஓட்டுகிற வாய்ப்பு ஏற்பட்டிருக்கிறது. கண்டக்டர் சர்ட்டிபிகேட் அவர்கள் வைத்திருந்தாலும், தனியார் துறையிலே அவர்களுக்கு வேலை வாய்ப்பு கொடுக்க முன்வருவதில்லை. அரசாங்கம் எத்தனை சதவிகிதம் ஹரிஜனமக்களுக்கும், தாழ்த்தப்பட்ட மக்களுக்கும் வேலை வாய்ப்பு கொடுக்க வேண்டும் என்று நிர்ணயித்திருக்கிறார்களோ, அதே மாதிரி தனியார் துறையிலும் செய்யவேண்டுமென்று அறிவித்துவிட்டால், ஏழை ஹரிஜன மக்களுக்கு வேலை வாய்ப்புகள் கிடைக்கும்.

அடுத்தபடியாக, பாண்டிச்சேரி, காரைக்கால் பஸ் ஸ்டுடை எடுத்துக் கொண்டால், ஒரு பஸ் மாயவரம், கொல்லுமாங்குடி வழியாகப் போகிறது. அங்கிருந்து வருவதில்லை. இந்த பஸ் தான் திரும்பி வருகிறது. காரைக்

[திரு. பி. ஜயராஜ்]

[13th March 1963]

காலிலிருந்து பாண்டிச்சேரி வருவதற்கு நெடுங்காடு வழியாக ஒரு பஸ் விட்டால் பொது மக்கள் பாண்டிச்சேரி வருவதற்கு சௌகரியமாக இருக்கும். தனியாருக்கு பஸ் போர்டிங் கொடுப்பது தஞ்சை ஜில்லாவில் நிறுத்தப்பட்டிருப்பதாகத் தெரிய வருகிறது. அரசாங்கம் சிறிய அளவில் பஸ் போக்கு வரத்து நடத்துகிறவர்களுக்கு வாய்ப்பு கொடுத்து, அவர்களுக்கு வேண்டிய வசதியை செய்து கொடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு, என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

11-30
a.m.

* திரு. வி. எஸ். எஸ். மணி : சட்ட மன்றத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மானியக் கோரிக்கையின் மீது கொண்டு வரப்பட்டுள்ள வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

பொதுவாக, ஆளும் கட்சியினர் தங்களது சாதனைகளைப் பிரமாதமாகச் சொல்லுகிறார்கள். பட்டிதொட்டிகளில் எல்லாம் மின்சாரம் கொண்டு வந்து விட்டோம் என்று சொல்லுகிறார்கள். கிராமப் புறங்களிலே, ரோடு வசதி உள்ள எல்லாக் இடங்களிலும் பஸ் போக்குவரத்துக்கு ஏற்பாடு செய்து, எல்லாக் கிராமங்களும் பஸ் வசதி அடையக் கூடிய நிலையில். பஸ் ஸ்டாண்டுகளை ஏற்படுத்தி விட்டால் இதுவும் சாதனைகளில் ஒன்றாகும்.

இந்த மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தைப் பார்த்தால், பெரும்பாலான பிரிவுகள் பஸ் அதிபர்களின் வசதிக்காக இருப்பதுபோல்தான் தோன்றுகிறது. என்னுடைய, மதுரை மாவட்டத்திலே இருக்கக்கூடிய பெரிய பஸ் அதிபர்கள், பஸ்வின் பாடியைக் கட்டுவதிலும், அதிலே (Seating) சீட்டிங் ஏற்பாடுகள் செய்து கொடுப்பதிலும், அவர்களுடைய லாப வசதிக்காக ஏற்பாடுகளைச் செய்கிறார்களே தவிர, பிரயாணிகளின் வசதிக்காகச் செய்வதில்லை. அவ்விதம் செய்வதால் ஒவ்வொரு பஸ்விலும் இரண்டு அல்லது மூன்று வீட்டுகள் அதிகமாகக் கிடைக்கிறது. ஒவ்வொரு பஸ்ஸையும் மற்ற மாவட்டங்களில் இல்லாத, ஒரு புது முறையினைக் கட்டுகிறார்கள். அந்த பஸ்களிலே எல்லா வீட்டுகளும் முன் நோக்கி (facing forward) இல்லாமல், முன் நோக்கி ஒரு சீட்டும், பின் நோக்கி ஒரு வீட்டும் அமைகிற முறையிலே அந்த வீட்டுகளை அமைத்திருக்கிறார்கள். இந்த விதமான வீட்டிங் ஏற்பாடு இருப்பதால், பெண்கள் ஒரு வரிசையிலும், ஆண்கள் அவர்களுக்கு எதிராக உள்ள வீட்டுகளிலும் அமர்ந்திருந்தால், பஸ்ஸை நிறுத்துவதற்காக திடீரென்று பிரேக்கைப் போட்டால், ஆண்களும், பெண்களும் மோதிக்கொள்ளக்கூடிய நிலைமை ஏற்படுகிறது. என்னுடைய மாவட்டத்திலிருந்து வந்திருக்கும் பெண் அங்கத்தினருக்கும் இது நன்றாகத் தெரியும் என்று நினைக்கிறேன். பெரும்பாலும் (muffassal) ல் ஓடுகிற பஸ்களை அந்த முறையில்தான் கட்டியிருக்கிறார்கள். இதைப் பற்றி R.T.A. அதிகாரியை நாங்கள் கேட்டால், மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தைத் திருத்தினால்தான் முடியும், எங்களால் ஒன்றும் செய்ய முடியாது என்று சொல்லுகிறார்கள். ஆகவே இந்த சட்டத்தை திருத்த வேண்டிய அவசியம் ஏற்பட்டால், அதைத் திருத்தவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, என்னுடைய மாவட்டத்திலே ஓடுகிற ஒவ்வொரு பஸ் விலும் ஒரு கண்டக்டர், ஒரு டிரைவர் இருக்கிறார்கள். கண்டக்டருடைய வேலை டிக்கெட் கொடுப்பது. ஆனால் டிரைவருடைய வேலை, வண்டியை ஓட்டுவது மட்டுமல்ல. அவரிடம் ஒரு இன்வாய்ஸ் என்ற பாரமும்தான், ஒரு பெருவும் கொடுக்கப்படுகிறது. ஒரு இடத்திலே பிரயாணிகள் ஏறினால், உடனே அந்தக் கண்டக்டர் டிரைவரிடம் சொல்ல வேண்டும். டிரைவர் டிக்கெட் நம்பர், போய்ச் சேர வேண்டிய இடம், பஸ் கட்டணம் இவற்றை யெல்லாம் அதிலே குறித்துக் கொள்ள வேண்டும். இந்த விதமாக டிரைவருக்கு இரண்டு பணிகள் கொடுத்திருக்கிறார்கள், அந்த மாவட்டத்திலே உள்ள பஸ் அதிபர்கள். இதனால் அந்த டிரைவர் சாலைபையப் பார்த்து பஸ்ஸை ஓட்டிக் கொண்டு போகும்பொழுது, எழுத்து வேலை யையும் செய்ய வேண்டியிருக்கிறது. ஒரு சமயம் நான் பஸ் பிரயாணம் செய்யும்பொழுது, ஒரு கிராமப்புறத்து அம்மையாரும் பிரயாணம் செய்தார். அவர் பக்கத்திலே உட்கார்ந்திருந்த இன்னொரு அம்மையாரிடம் ஆச்சரியம்

13th March 1963]

[திரு. வி. எஸ். எஸ். மணி]

அளிக்கத் தக்க விதத்தில் கொச்சை மொழியில் உரையாடிக் கொண்டிருந்தார். “இந்த டிரைவர்! சூச்சியத்தைதான் ஓட்டுவாரா! சக்கானைத்தான் பிடிப்பாரா! ஆனந்தவான் பார்ப்பாரா! ஆரனைத்தான் அடிப்பாரா/அதோடு கணக்கன் வேலையும் செய்வாரா! அடி ஆத்தே” என்று டிரைவரின் திறமையைப்பற்றி உரையாடிக் கொண்டு வந்தார்கள். இது போன்று டிரைவர்களுக்குக் கார் ஓட்டும் பொழுது பலவித வேலைகளைக் கொடுத்தால் எப்படி நல்ல முறையிலே அவருடைய பணியை செய்ய முடியும் என்பதை நாம் பார்க்க வேண்டும். இதைக் கண்டிக்கும் முறையிலே அரசாங்கம் அந்த பஸ் அதிபர்களுக்கு தாக்கீது அனுப்ப வேண்டும். அதற்கு இடம் இல்லை என்றால் இந்த மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தைத் திருத்தி, பிரயாணிகளுக்கு வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள்: கனம் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய அமைச்சர் அவர்களால் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கும் இந்த மானியத்தை ஆதரித்து ஒருசில வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

இப்பொழுது ஒவ்வொரு கிராமத்திலும், பட்டினத்திலுள்ளும் கூட கிராம மக்கள் பஸ் வேண்டும் என்று கேட்கக் கூடிய நிலைமையிலே இருக்கிறார்கள். இப்பொழுது பஸ் பரீமிட் கொடுப்பதற்கான அதிகாரம் ஆர்.டி. ஏ.-ன் கையில் இருப்பதன் காரணமாக, ஒரு இடத்திற்கு பஸ் வேண்டுமா என்பதை சீக்கிரமாகப் பரிசீலனை செய்து பரீமிட் கொடுத்து விரைகிறார்கள். அப்படி இருப்பதை விடும் ஆர்.டி.ஏ. கையில் இருக்கும் இந்த அதிகாரத்தைப் பிடுங்கி, ஜூடிஷியரிக்கு கொடுக்க வேண்டுமென்று ஒரு அங்கத்தினர் குறிப்பிட்டார். அப்படி செய்வதினால் மக்களுக்கு நாம் ஒரு நல்ல சுரியத்தைச் செய்து கொடுத்தவர்கள் ஆக மாட்டோம் என்பதை நான் கூட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன். இப்பொழுது பஸ்களுக்கு பெர்மிட் கொடுக்கப்படுகிறது. அப்படிப் பெர்மிட் கொடுக்கும்பொழுது, ஏற்கெனவே பஸ் வைத்திருப்பவர்களுக்கு சீக்கிரமாக பெர்மிட் கிடைத்து விரைகிறது. ஆனால் ஒரு பஸ் வைத்திருப்பவர், இரண்டு அல்லது மூன்று பஸ்கள் வைத்திருப்பவர், புதிதாக பஸ் விடவேண்டுமென்று கோருகிறவர், இவர்களுக்கு பெர்மிட் கொடுப்பதிலே கொஞ்சம் சிரமம் இருக்கிறது. இதைத் தவிர்க்க வேண்டும். இந்த நேரத்தில் நான் கனம் அமைச்சர் அவர்களிடம் பணிவோடு ஒன்று கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். இப்பொழுது ஹரிஜன மக்களுக்காக அரசாங்கம் பணத்தை வாரி வாரி வழங்கிக் கொண்டு இருக்கிறது. அப்படியிருந்தும் பஸ் இடங்களிலே பொருளாதாரத் துறையிலே அவர்கள் முன்னேற்றம் அடையாமல் இருக்கிறார்கள். அப்படியாராவது பஸ் ஸ்டேட்ஷன் அதிகலே சிரமம் இருக்கிறது, காலதாமதம் ஏற்படுகிறது. நமது மாகாணத்திலே ஆறுமுகம் என்ற ஒருவர்தான் பஸ் வைத்திருக்கிறார்.

திரு. து. ப. அழகமுத்து: ஆன் ஏ பாயின்ட் ஆப் கிளாரிபிகேஷன், ஸார். வேறொரு ஹரிஜன் மெம்பர் கூட பஸ் வைத்திருக்கிறார். அவருடைய பெயர் பழனிமுத்து, எக்ஸ். எம்.எல்.ஏ.

திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள்: ஒரு பஸ் வைத்திருப்பவருக்கு மேற்கொண்டு பஸ்கள் கொடுக்கமாட்டேன் என்கின்ற நிலை இருக்கின்றது. அப்படிப்பட்டவர்கள் அதிகமாக பஸ் கேட்டால், விதிகளை ரிலாக்ஸ் செய்து, ஹரிஜன மக்களை ஊக்குவிக்கும் வகையில், பொருளாதாரத் துறையில் அவர்கள் முன்னேற்றம் காணும் வகையில், அவர்களுக்குக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன், இப்பொழுது உதாரணமாக மதுரையிலிருந்து பழனிக்கு நேரடி ஸ்டேஷன் வேண்டுமென்று சொல்லுகிறார்கள் என்று வைத்துக்கொள்ளுங்கள் நிலக்கோட்டையைச் சுற்றிப் போகவேண்டுமென்றால் மற்ற பிரயாணிகளுக்குத் தொந்தரவாக இருக்கிறது. ஆகவே, நிலக்கோட்டை செல்லாமல் நேராகப் பழனிக்குப் போக வேண்டுமென்று ஆர்.டி.ஏ.-வும், கலெக்டரும் சிபார்சு செய்து, அரசாங்கத்திற்கு அனுப்பி

[திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள்]

[13th March 1963]

வைத்தால் இம்மாதிரிப்பட்ட ரூட்களினால் காலதாமதம் ஏற்படாதவாறு நேர் ரூட்டுக்கு அனுமதி கொடுக்க வேண்டுமென்று சர்க்காரைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இப்பொழுது, தனியார்துறையிலே பல கண்டெக்டர்களும், டிரைவர்களும் வேலை செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். மதுரை ஜில்லாவைப் பொறுத்தவரையில் நல்ல முறையிலே பஸ்களை வைத்திருக்கிறார்கள். சகலவிதமான வசதிகளும் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. ஆனால் இன்னும் சில பஸ் முதலாளிகள், கண்டெக்டர்களுக்கும், டிரைவர்களுக்கும் டெயிலி வேஜஸ் அடிப்படையில் கொடுக்கிறார்கள். அவர்களிடம் வேலை செய்கின்ற டிரைவர்களும், கண்டெக்டர்களும், பயந்து கொண்டு வெளியிலே சொன்னால் எங்கேயாவது தங்களுடைய வேலை போய்விடுமோ என்று அஞ்சுகிறார்கள். அப்படிப்பட்டவர்களுக்கு மாதச் சம்பளம் கொடுக்கும் வகையிலே ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

புதிதாக பஸ்கள் போய்க்கொண்டிருக்கிற வழிகளிலே பல இடங்களிலே ரோடுகளில் நெருக்கமாக இருக்கிறது. நிலம் படைத்த முதலாளிகளும், சிறிய விவசாயிகளும் அந்த நிலத்தைக் குறுக்கி விடுகிறார்கள். ஆகவே, பஸ் செல்வதற்கு வழி இல்லாமல் இருக்கிறது. இங்கே இருக்கிற மூன்று அமைச்சர்களுக்கு இது நன்றாகத் தெரியுமென்று நினைக்கிறேன். அனைப்பட்டியிலிருந்து சோழவந்தானுக்குச் செல்லக் கூடிய ரோடு வளைந்து வளைந்து போய்க் கொண்டிருக்கிறது. முன்னாள் மராமத்து இலாகா அமைச்சர் அவர்கள் அங்கே ஒரு நல்ல ரோடு போட்டுக் கொடுக்கிறேன் என்று சொன்னார்கள். அந்த ரோடு நாளுக்கு நாள் குறுக்கிக்கொண்டே போகிறது. இப்பொழுதுள்ள மராமத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் பார்த்த உடனேயே செய்து தரக்கூடிய வல்லமை படைத்தவர்கள்.

கனம் திரு. பூ. கக்கன்: நான் கனம் அங்கத்தினருடைய தொகுதிக்குப் போனேன். அந்த இடத்தைப் பார்த்தேன், அங்கே இருக்கிற விவசாயிகள் இடம் கொடுக்க மாட்டேன் என்கிறார்கள். ரோடு வேண்டும், ரோடு வேண்டும் என்று சொல்லுகிறார்களே ஒழிய, அதற்கு வேண்டிய இடத்தைக் கொடுக்க மாட்டேன் என்கிறார்கள். கனம் அங்கத்தினர் அந்த வட்டாரத்தில் சொல்லி ஏற்பாடு செய்து இடத்தை வாங்கிக் கொடுக்கும் படிக்கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள் : கனம் அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னதற்கு நன்றி. எவ்வளவு நிலம் தேவையோ அதை சர்க்காரே எடுத்துக்கொள்ளலாம். பட்டா கொடுக்கும் போது அப்படி எடுத்துக் கொள்ளும்படியான விதி இருக்கிறது. அந்த விதியின்படி சர்க்காரே தேவையான நிலத்தை எடுத்துக்கொள்ளலாம் என்று இருக்கிறது. சர்க்காருக்கு பயன்படும்படியாக இருந்தால் எடுத்துக்கொள்ளலாம் என்று இருக்கிறது. அந்த முறையில் வேண்டிய நிலத்தை எடுத்துக்கொள்ளலாம் என்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அதற்கு அடுத்தபடியாக இப்பொழுது சென்னையில் கவர்ன்மெண்ட் பஸ் ஓடுவதாக இருந்தாலும் அது பெண்களுக்கு செளகரியமாக இல்லை. இந்தியாவிலேயே, அதிலும் இந்த மாகாணத்தில் பெண்கள் தான் அதிகமாக இருக்கிறார்கள். ஆண்களை விட பெண்கள் தான் அதிகமாக இருப்பதாக கணக்கிடப்பட்டிருக்கிறது. இப்படிப் பெண்கள் அதிகமாக இருக்கும் போது 59 சீட்டுகள் இருக்கக்கூடிய பஸ்ஸிலே பெண்களுக்கு என்று 12 சீட்டுகளைத்தான் ஒதுக்கி இருக்கிறார்கள். இது ரொம்பவும் பரிதாபகமாக இருக்கிறது. பெண்கள் இரண்டு மூன்று குழந்தைகளைக் கூட்டிக்கொண்டு தலையில் கூடையை வைத்துக்கொண்டு வந்தாலும் அவர்களுக்கு ஆண்கள் இடம் கொடுப்பது இல்லை. மதுரையில் இடம் கொடுப்பது போன்று இங்கு கொடுப்பது இல்லை. ஆண்கள் எழுந்து பெண்களுக்கு இடம் கொடுப்பதில்லை. அதனால் பெண்களுக்கு சரிபாதி இடம் ஒதுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். ஜனத்தொகையில் பாதிக்கு மேல் பெண்கள் இருப்பதால் அவர்களுக்கு குறைந்த பட்சம் பாதி சீட்டுகளையாவது ஒதுக்கி வைக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

13th March 1963]

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : ஏற்கெனவே இதைப்பற்றி நான் குறிப்பிட்டிருக்கிறேன். குறைந்த பட்சம் என்றால் அதிகப்படி என்ற அர்த்தம் இல்லை. பெண்களுக்கு என்று சீட்டுகள் ஒதுக்கியிருந்தாலும் மற்ற இடங்களிலும் அவர்கள் உட்கார்ந்து கொள்ளலாம், உட்காரக் கூடாது என்பது அல்ல.

திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள் : குறைந்த பட்சம் பெண்களுக்கு என்று பாதி சீட்டுகளையாவது ஒதுக்கி வைக்க வேண்டும் என்று பணியின் புடன் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். இன்றைக்கு புதிய பஸ்கள் வேண்டும் என்றும் புதிய ரூட்டுகள் வேண்டும் என்றும் பொது மக்களிடமிருந்து விண்ணப்பங்கள் வந்து கொண்டிருக்கின்றன. ஆனால் அவைகளைக் கொடுப்பதில் காலதாமதம் ஏற்படுகிறது. அப்படிக்கால தாமதம் செய்யாமல் உடனடியாக ரூட்டுகளைக் கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். ஒரே ஒரு விஷயத்தை மட்டும் கூறிக்கொண்டு முடித்துக்கொள்ளுகிறேன். பாலமேடு—முடுவார்ப்படிக்கு பஸ் வேண்டும் என்று மக்கள் கேட்டு, அது சாங்ஷன் ஆகி ஒரு ஆண்டிற்கு மேலாகியும் இன்னும் பஸ் விட்ட பாடியில்லை. அங்கு போனால் தேர்தல் சமயம் பஸ் வந்து விடும் என்று சொன்னீர்களே இன்னும் என் பஸ் வரவில்லை என்று கேட்கிறார்கள். இப்படிக்காலதாமதம் ஆவதற்குக் காரணம் என்னவென்பது தெரியவில்லை. ஆகவே பஸ் ரூட்டுகள் கேட்டால் அவைகளை மூன்று அல்லது ஆறு மாதங்களுக்குள்ளாக கிடைக்கும்படியாக வழிவகை செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

*** திரு. ம. கமலநாதன் :** கனம் தலைவர் அவர்களே, இப்பொழுது கோரப்பட்டுள்ள மானியத்தின் மீது கொடுக்கப்பட்டிருக்கிற வெட்டுப் பிரேரேபணையை ஆதரித்து சில கருத்துக்களைச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். பொதுவாக புதிய ரூட்டுகளோ அல்லது வேரியேஷன்ஸ் கொடுப்பதாக இருந்தால் ஆர்.டி.ஏ.,வில் அல்லது எஸ்.டி.ஏ. வில் முடிவு செய்ய வேண்டியதாக இருக்கிறது. முடிவுகள் உடனடியாக சொல்லப்படுவதில்லை. ஒரு சில இரண்டு நாட்களில் சொல்லப்படுகின்றன. மற்றவை 4 மாதம், 6 மாதம் என்று ஆகிறது. தாமதத்திற்கு காரணம் என்ன. மேலே உள்ளவர்கள் கொடுக்கும் தொந்தரவின் காரணமாக யாருக்குக் கொடுப்பது என்ற திண்டாட்டம் அதிகாரிகளுக்கு வந்து விடுகிறது. இப்படிக்கொடுப்பதில் பல தவறுகள் ஏற்படுகின்றன. உடனடியாகக் கிடைப்பதாக இல்லை. ஒரு தடவை ஒருவருக்குக் கொடுத்து விட்டு மறுபடியும் மாற்று வதாக இருக்கிறது. யாருக்குக் கொடுப்பது என்ற தூண்டுதல் இருக்கிறதோ அதைப் பார்த்துத்தான் கொடுக்க வேண்டியதாக இருக்கிறது. அந்த முறையில்தான் கொடுத்து வருகிறார்கள். ஆகவே இதைக் கொடுப்பதில் காலதாமதம் ஏற்படாமல் முப்பது நாட்களுக்குள் ஒரு முடிவுக்கு வரக்கூடிய அளவில் நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். புதிய ரூட்டுகள் கிடைப்பதோ அல்லது வேரியேஷன்ஸ் கிடைப்பதோ முப்பது நாட்களுக்குள் கிடைக்கும்படியாக இருக்க வேண்டும். தகுறிய பல சமயங்களில் அப்பீலுக்காக ஹைக்கோர்ட், புல் பெஞ்ச் முதலியவைகளுக்கு போய் விட்டு வரவேண்டியதாக இருக்கிறது. அதனாலும் கால தாமதம் ஏற்படுகிறது. குறைந்தது ஐந்தாறு வருடங்கள் கூட ஆகிறது. உதாரணமாகக் குடியாத்தத்தில் கணம் முதல் அமைச்சர் அவர்கள் போட்டியிட்ட நேரத்தில் குடியாத்தத்தைச் சேர்ந்த பஸ் முதலாளி ஒருவருக்கு கிருஷ்ணகிரி—சென்னை எக்ஸ்பிரஸ் பெர்மிட் கொடுக்கப்பட்டு அப்பீலில் தள்ளுபடி செய்யப்பட்டும் இன்னும் stay-யில் தான் ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது. குடியாத்தத்திலிருந்து கிருஷ்ணகிரி—சென்னைக்கு எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் விட வேண்டுமென்ற கோரிக்கை இருந்தது. அது ஏற்படுவதற்கு அதிகப்படியான கால தாமதம் ஏற்பட்டது. ஆகவே இப்படி காலதாமதம் ஏற்படாத வகையில் இவைகளைப்பற்றி விசாரிக்க ஒரு சப்-ஜட்ஜைப் போடலாம் என்ற யோசனையைச் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். ஆனால் இப்பொழுதுள்ள நெருக்கடி நேரத்தில் இரண்டு ஜட்ஜுகள் இருக்கக்கூடிய இடத்தில் ஒரு ஜட்ஜை போடலாம் என்று சொல்லிக்கொண்டிருக்கக்கூடிய இந்த நேரத்தில் எப்படி இதற்கு என்று ஒரு சப்-ஜட்ஜை போடலாம் என்று

[திரு ம. கமலநாதன்]

[13th March 1968]

கேட்கலாம். அசிஸ்டெண்ட் டெவலப்மெண்ட் கமிஷனர் என்ற ஒரு புதிய உத்தியோகத்தை இப்பொழுது உண்டாக்கி இருக்கிறார்கள். அப்படியே இதையும் செய்யலாம் என்பதை எடுத்துச்சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன்.

1961-62-ல் இந்த மானியத்தின்மீது பேசிய ஒரு காங்கிரஸ் கட்சி உறுப்பினர் இதைப்பற்றி வெகு அழகாக எடுத்துச்சொல்லி இருக்கிறார். அதாவது எந்த விதமான அடிப்படையில் எந்தவிதமான “பிரின்சிபிள்ஸ்” பேரில் பர்மிட் வழங்கப்பட வேண்டும் என்று சட்டம் இருக்கிறது. அந்த அடிப்படையிலேதான் ஆர்.டி.எ. பர்மிட் வழங்க வேண்டுமே தவிர, மற்றபடி உடனடியாக அமைச்சர் கூப்பிட்டுச் சொல்லிவிட்டால் உடனே கொடுக்கவே முடியாது. பர்மிட் கொடுப்பதற்கு “மார்க்ஸ் லிஸ்டம் வைத் திருக்கிறார்கள். புதியதாக பர்மிட்டுகள் எந்த அடிப்படையில் கொடுக்க வேண்டும் என்பதற்கு மார்க்குகள் எந்த அளவுக்குக் கொடுப்பதாக வேண்டுமென்பது நிர்ணயிக்கப்பட்டிருக்கிறது. வொர்க்ஷாப் இருக்கவேண்டும், லிமிடெட் கம்பெனியாக இருக்கவேண்டும், அனுபவம் இருக்கவேண்டும் இம்மாதிரி ஒவ்வொரு தொகுதிக்கும் மார்க்குகள் நிர்ணயிக்கப்பட்டிருக்கிறது.” சாதாரணமாக பர்மிட் நியூ என்ட்ரண்டுக்கு கொடுப்பதாக இருந்தால் பதினைந்து மைலுக்குக் கொடுக்க வேண்டும் என்று இருக்கிறது. ஆனால் கிருஷ்ணகிரி பகுதியில் ஒருவருக்கு முப்பது மைல் அளவிற்குக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அது யாருக்குக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று சொன்னால் இப்படிப் பேசிய காங்கிரஸ் உறுப்பினர் தந்தைக்கு ஷே விதி களை மீறிக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அவர் மேலும் இந்த அமைச்சரவையில் பத்து ஆண்டு காலத்திற்கு அமைச்சராக இருந்தவருடைய சம்மந்திக்கு கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதை இந்த சமயத்தில் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். அந்த பஸ் முதலாளி ஐந்து பர்மிட்டுகள் வாங்கிய பிறகு என்னால் இந்த பஸ் சர்வீஸை நடத்த முடியாது உடல், நலம் சரியாக இல்லை என்று சொன்னதன் பேரில் அவருடைய பஸ் சர்வீசை பாகப் பிரிவினை செய்து கொடுக்கப்பட்டது. தன் மகனுடன் பாகப்பிரிவினை செய்து கொண்டிருக்கிறார். அந்த முறையில் தன்னுடைய மகனுக்கு பர்மிட்டுகள் வழங்கப்பட்டிருக்கின்றன. இதை சர்க்கார் அனுமதித்திருக்கிறது. பாகப் பிரிவினை செய்து கொடுத்த பிறகு மறுபடியும் உடல் நலம் சரியாக இருக்கிறது என்று சொல்லி பஸ் பர்மிட் வாங்கிக்கொண்டிருக்கிறார். இந்த வாய்ப்புகளை செதிகளை அரசாங்கம் ஏன் செய்து கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்க ஆசைப்படுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக 1952 முதற்கொண்டு 1962 வரையில் கொடுக்கப்பட்ட வேரியேஷன்ஸைப்பற்றி சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். இந்த அரசாங்கம் அதற்கு டைரெக்ஷன் கொடுத்திருக்கிறது. 1962 தேர்தலுக்கு முன்னதாக 1961 நவம்பரிலிருந்து 1962 ஜனவரி வரை சுமார் 200 வேரியேஷன்கள் கொடுக்க வேண்டும் என்று டைரெக்ஷன் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. சாதாரணமாக 15 மைலுக்குள்ளதாக இருந்தால் வேரியேஷன் கொடுக்கலாம் என்று இருக்கிறது. அப்படியிருந்தும் கூட 40 அல்லது 50 மைல்களுக்குக்கூட வேரியேஷன்கள் கொடுக்க டைரெக்ஷன் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இந்த எண்ணிக்கை 200 என்று வைத்துக்கொண்டாலும் வேரியேஷன்கள் கொடுக்கப்பட்ட தூரத்திற்கு புதிய பஸ்கள் ஒடினால் ஒரு சீட்டுக்கு ரூ. 45 வீதம் 45 சீட்டுள்ள வண்டி ஒன்றுக்கு 2,000 ரூபாய் வரி மூலமாக வரும். அப்படிப் பார்த்தால் அரசாங்கம் கொடுத்த வேரியேஷன்களில் சுமார் இருபது லட்சம் ரூபாய் வரியாக வருமானம் மூலமாக வந்திருக்கும். அந்த நஷ்டம் இப்பொழுது அரசாங்கத்திற்கு ஏற்பட்டிருக்கிறது. இப்படி நஷ்டம் ஏற்படுவதால் வேரியேஷன்களுக்கு டைரெக்ஷன் கொடுக்கக்கூடாது. புது பஸ்கள் விட்டால் நமக்கு வரி மூலமாக அதிகமாக வருமானமும் வரும். பல தொழிலாளர்களுக்கும் வேலை கிடைக்கும். ஆகவே வேரியேஷன்கள் கொடுப்பதில் கொஞ்சம் நிதானமாக இருக்கவேண்டும் என்பதைப் பணிவன்புடன் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக மோட்டார் தொழிலாளர்களைப் பற்றிக் கொஞ்சம் சொல்ல வேண்டியதாக இருக்கிறது. மோட்டார் தொழிலாளர்களுக்கு அடிக்கடி விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. அந்தக் காலங்களில் மோட்டார் முதலாளி

13th March 1963]

[திரு. ம. கமலநாதன்]

கள் அவர்களுக்குப் பாதுகாப்பு அளிப்பதாக இல்லை. அவர்களிடமிருந்து கேஸ்கள் ஏற்பட்டவுடன் அந்தக் கேஸ்களை அவர்கள் தாங்களாகவே நடத்திக்கொள்ள வேண்டியதாக இருக்கிறது. அப்படி ட்ரைவர்களும் கண்டக்டர்களும் நடத்திக்கொள்ளக் கூடிய வசதிகள் இல்லாமல் இருக்கிறார்கள். அப்பொழுது முதலாளிகள் அந்தக் கேஸ்களை நடத்தக்கூடிய அளவில் இருக்க வேண்டும். அந்த முறையில் முதலாளிகள் தொழிலாளர்களுக்கு வசதி செய்து கொடுக்கக் கூடிய அளவில் நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு என் உரையை இத்துடன் முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார் : ஸார், இந்த மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்து ஒரு சில வார்த்தைகளைப் பேசுவதற்கு முன்வருகிறேன். முதன் முதலாக எனது கனியாகுமரி ஜில்லாவில் இருக்கிற சில கஷ்டங்களைப்பற்றி நமது அமைச்சரவைக்குத் தெரிவிக்க வேண்டும் என்று நான் கூறுகிறேன். ட்ரான்ஸ்போர்ட் பஸ் விட வேண்டும் என்று ஒரு சில இடங்களில் அரசாங்கத்தின் உத்தரவு பிறப்பித்து அவைகள் இயங்கி வருகின்றன. சில தனியாகர்களுக்கு சில இடங்களில் பர்மிட் வாங்க பல விதமான கஷ்டங்கள் ஏற்படுகின்றன என்பதை முதலில் நான் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

எனது தொகுதியில் குறிப்பாக நாகர்கோயிலிலிருந்து விரிவான என்கிற ஊருக்கு செல்ல அரசாங்க பஸ் விடுவதாக எல்லா நோடிபிகேஷன்கள் அனுப்பித்தும் இதுவரையில் அங்கு விடுவதற்கு அரசாங்கத்திற்கு வழி இல்லாமலிருக்கிறது. இதற்குப் பின்னால் தனியார்த் துறையில் இயங்கும் பல கம்பெனிக்காரர்கள் இருக்கிறார்கள் என்பதையும் இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் நான் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். அந்த ரூட்டில் துரிதமாக அரசாங்க பஸ் விட ஆவன செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளுகின்றேன். அந்த ஜில்லாவைப் பொறுத்த வரையில், பஸ் ட்ரான்ஸ்போர்ட் தேசியமயமாக்கப்படவேண்டுமென்று அங்கே பலர் எடுத்துக் கூறியிருக்கிறார்கள். அரசாங்கத்தின் கொள்கையும் ஒருவாறு அப்படித்தான் இருந்து கொண்டிருக்கிறது. ஆதலால், அதைத் துரிதப்படுத்தவேண்டும் என்பதையும் நான் இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

கண்டக்டர்கள் லைசென்ஸ் வழங்கப்படுவதை இப்பொழுது அந்த ஜில்லாவில் நிறுத்தல் செய்து வைத்திருக்கிறார்கள். அங்கே கூடுதலான வாலிபர்கள் இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு லைசென்ஸ் வழங்கப்படவேண்டிய ஏற்பாடுகளைச் செய்து தரவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன்.

இன்னொரு முக்கியமான விஷயத்தை நான் இங்கே குறிப்பிட விரும்புகின்றேன். இன்டர்-ஸ்டேட் ரூட்ஸ் அந்தப் பகுதியில் அதிகமாக இருக்கின்றன. கோளப் பகுதியோடு தொடர்பு கிடைக்கும் ஜில்லாவாக எங்கள் ஜில்லா இருப்பதால் ஒரு சில இடங்களில் தனியார்த் துறை பஸ்கள் ஆனாலும் சரி, லாரிகளானாலும் சரி, போக் வேண்டிய நிர்ப்பந்தம் ஏற்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது. இம்மாதிரி இன்டர்-ஸ்டேட் ரூட்ஸ் ஆக இருப்பதால், இரண்டு ஸ்டேட்களிலும் அவர்கள் வரி செலுத்த வேண்டிய நிர்ப்பந்தம் இருக்கிறது. இரண்டு ஸ்டேட்களிலும் ஒடக்கூடிய பஸ்களுக்கும் டாக்ஸிகளுக்கும் ஏதாவது விதி விலக்கு அளிக்க முடியுமா என்பதையும் அரசாங்கம் ஆய்ந்து கவனிக்கவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்ளுகின்றேன். லாரி ட்ரான்ஸ்போர்ட் விஷயமாகத்தான் இது மிகவும் கஷ்டமாக இருக்கிறது. நாகர்கோயிலிலிருந்து திருவனந்தபுரத்திற்கு அடிக்கடி லாரி செல்லவேண்டியிருக்கிற காரணத்தால் பலர் இன்று அதனால் கஷ்டப்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகையால், அதற்கு ஒரு பரிகாரம் காணவேண்டும் என்பதையும் நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

அங்கிருக்கும் டாக்ஸிகளில் அதிகமாக உள்ள லீட்களைக் குறைக்க வேண்டும் என்று ஆர்.டி.ஓ. உத்தரவு பிறப்பித்திருக்கிறார்கள் என்று நான் கேள்விப்படுகிறேன். ஏற்கனவே நான்கு லீட்கள் அனுமதித்திருக்கிறார்கள். இதை மூன்று லீட்களாகக் குறைக்கவேண்டுமென்று ஆர்.டி.ஓ. உத்தரவு பிறப்பித்திருப்பதாகக் கேள்விப்பட்டேன். அம்மாதிரி மொஃபைல் இடங்களில் லீட்களைக் கட்டுப்படுத்துவதனால் டாக்ஸிக்காரர்களுக்கும்

[திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்] [13th March 1963]

கஷ்டம். பிரயாணிகளுக்கும் கஷ்டம். முன்பிருந்த மாதிரி வேண்டிய வழிவகைகளைச் செய்து தரவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன்.

இன்னொரு முக்கியமான விஷயம். மோட்டார் வெகிகிள்ஸ் ஆக்ட், ரூல்ஸ், மானியுலர் இன்னும் புதுப்பிக்கப்படாமல் இருப்பதால், அந்தப் பகுதியில் உள்ளவர்களுக்கு என்ன சட்டங்கள் இருக்கின்றன, எந்த ரூலலைப் பார்க்கவேண்டும் என்பதற்கு மிகவும் இக்கட்டான நிலை இருக்கிறது. இங்கே பேசும்போது, ஜீ.ஓ.-வைப்பற்றியும் மாரக் வழங்குவதைப் பற்றியும் பலர் எடுத்துக் கூறினார்கள். இந்த ஜீ.ஓ.-க்களையும், ரூல்ஸ்களையும் எங்கே பார்ப்பது என்று இந்தத் தொழிலில் ஈடுபட்டிருப்பவர்களும், குறிப்பாக வழக்கறிஞர்களும் இதிலே கஷ்டப்பட்டுக்கொண்டிருக்கும் நிலைமையான் இருக்கிறது. ஆகவே, சென்ட்ரல் ஆக்ட்ஸ், மெட்ராஸ் ரூல்ஸ், அதையொட்டிய ஜீ.ஓ., எல்லாவற்றையும் சேர்த்துத் தனியாக ஒரு புத்தகமாக அமைத்து எல்லோருக்கும் கிடைக்கவேண்டிய வழிவகைகளை செய்து தரவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய உரையை முடிக்கின்றேன்.

* திரு. எம். எஸ். மணி : சட்ட மன்றத் தலைவர் அவர்களே, இன்றைய தினம் மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தைப்பற்றிப் பலரும் இங்கே பேசியதைக் கேட்டோம். குறிப்பாக, எங்களுடைய நோக்கத்தை நான் சுருக்கமாகச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். இந்த மாநிலத்தில் ஒடும் அத்தனை பஸ்களையும் தேசியமயமாக்க வேண்டும். அது மட்டுமல்ல. இன்றைய தினம் கஷ்டமாக இருந்தாலும் சிறுசுச் சிறுசு அந்தக் காரியத்திலே ஈடுபடவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன். அப்படிப்பட்ட ஒரு சர்க்காரைத் தான் சோஷலிச சர்க்கார் என்று இன்றைய தினம் குறிப்பிடுகிறார்கள்.

குறிப்பாக, தமிழ்நாடு காங்கிரசுக் கட்சியால் வெளியிடப்பட்ட அறிக்கையில் "சோஷலிசம் என்றால் என்ன?" என்ற கேள்வியைக் கேட்டு, அதற்குப் பதில் கொடுக்கும் முகத்தான், "தேசத்தின் தொழில் வளர்ச்சிக்கு மிகவும் முக்கியமான உருக்கு, மின்சாரம், இரசாயனப் பொருள்கள், நிலக்கரி, இயந்திர சாதனங்கள், நில எண்ணெய் போன்றவைகளை உற்பத்தி செய்யச் கூடிய தொழில்கள் அரசினர் வசம் இருப்பதுதான் நாட்டுக்கு நல்லது" என்று அவர்கள் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். எனவே, அந்த முறையில் பஸ்கள் எல்லாவற்றையும் தேசிய மயமாக்குவதிலே மிகவும் அக்கறை செலுத்தவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன்.

எக்ஸ்ப்ரஸ் பஸ் ரூட்டுகளுக்கு வேறு யாருக்கும் அனுமதி கொடுக்காமல் அரசாங்கமே எல்லா ரூட்டுகளிலும் எக்ஸ்ப்ரஸ் பஸ் விடவேண்டும். தேசியமயமாக்கும் வரையில் ஒருவர் எத்தனை பஸ்கள் வைத்துக்கொள்ளலாம் என்பதற்கு ஒரு உச்ச வரம்பு (லீமிட்) இருக்கவேண்டும். உயர்ந்த பட்சமாக ஐந்து பஸ்கள்தான் ஒருவர் வைத்திருக்க வேண்டும். அதற்கு மேல் பர்மிட் கேட்கக்கூடாது என்ற முறை இருக்கவேண்டும்.

புதிய வரிகள் மூலமாக பஸ் கட்டணம் உயராமல் அரசாங்கம் தடுக்க ஆவன செய்ய வேண்டும். கோவை, திருச்சி, திருநெல்வேலி போன்ற ஊர்களில் லாரி பர்மிட் வழங்கப்படுவதில்லை. மாநிலம் பூராவும் லாரி பர்மிட்கள் கொடுப்பதற்கான நிலைமையை உருவாக்க வேண்டும்.

சென்னையில் ரேரீஸ்ட் பஸ் இருப்பதைப்போல, திருச்சியிலும் மதுரை விலும் கன்யாகுமரியிலும் ஒவ்வொரு ரேரீஸ்ட் பஸ் வைத்திருக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன்.

பர்மிட் கொடுக்கும் அதிகாரம் கலெக்டரிடம் இருக்கிறது. கடந்த காலத்தில் இருந்தது போல அட்வைசரி கமிட்டி அமைத்து அதிலே டி.எஸ்.பி., ஆர்.டி.ஓ., மற்றும் லேபர் ஆபீஸர், எம்.எல்.ஏ., எம்.எல்.சி. ஆகியவர்களை உறுப்பினர்களாக்க வேண்டுமென்றும் நான் கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன்.

13th March 1963]

[திரு. எம். எஸ். மணி]

மோட்டார் வெகிக்ளின்ஸ் ஆக்டானது தனியார்த் துறையில் ஓடும் அத்தனை பஸ்களையும் கட்டுப்படுத்துகிறது. ஆனால், அரசாங்க பஸ்களைப் பொறுத்த வரையில் “அபினை” ஆகவில்லையா என்று தெரியவில்லை. ஓவர்லோடு, ப்ரேக் டௌன் இப்பொழுதெல்லாம் அதிகமாக இருக்கிறது. இவற்றையெல்லாம் ஏன் தடுக்கவில்லை என்பதையும் நான் கேட்க ஆசைப்படுகிறேன்.

ரோட் ட்ராபிக் போர்டில் அந்தந்த ஊர்களில் உள்ள லேபர் ஆப்சரையும் தொழிலாளர் பிரதிநிதிகளையும் உறுப்பினர்களாகச் சேர்த்துக் கொள்ளவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன்.

ஒரு ரூட்டை ஒருவர் வாங்கிய பிறகு அந்த ரூட்டை மற்றவர்களுக்கு விற்கக்கூடாது என்ற முறையை ஏற்படுத்த வேண்டும். ஒருவர் ஒரு பஸ்ஸை 75 ஆயிரம் ரூபாய்க்கு வாங்கினார் என்றால், வாங்கிய இரண்டு வருஷங்களில் அந்தத் தொகையை சம்பாதித்துவிடுகிறார். அதற்குப் பிறகு ஒரு லட்சம் ரூபாய்க்கோ ஒன்றரை லட்சம் ரூபாய்க்கோ விற்கும் நிலைமையைப் பார்க்கிறோம். ரூட்டை மற்றவர் பெயரில் மாற்றுவதன் மூலமும் லட்சக்கணக்கான ரூபாய் சம்பாதிக்கும் நிலைமையும் இருக்கிறது. ரூட் தேவை இல்லையென்றால், அரசாங்கத்திடம் அதை ரைண்டர் செய்யவேண்டும் என்ற முறையை வைத்து, பிறகு ரூட் மாற்றப்படவேண்டுமென்று நான் தெரிவித்துக்கொள்ளுகின்றேன்.

திருச்சி நகரம் பெரியதொரு நகரம் என்பது எல்லோருக்கும் தெரிந்ததே. திருச்சியில் பொது பஸ் ஸ்டான்டு இல்லை. அங்கு ஐந்து இடங்களில் பஸ் ஸ்டாண்டுகள் இருக்கின்றன. அந்த ஐந்தையும் ஒன்றாக்கும் நிலைமையில், திருச்சி ஜங்ஷனுக்குப் பக்கத்தில், கவர்ன்மென்ட் ட்ரான்ஸ் போர்ட் கட்டிடம் கட்டப்பட்டிருக்கிறதே அந்த இடத்திற்குப் பக்கத்தில் பொது பஸ் ஸ்டான்டு ஒன்றைப் பெரியதாகக் கட்ட வேண்டும். நகராட்சி மன்றத்தில் இதைப்பற்றி அவர்கள் ஒரு திருப்திகரமான முடிவுக்கு வரவில்லை. பல இடங்களில் கட்டவேண்டுமென்ற அபிப்பிராய பேதம் இருந்ததால், அரசாங்க அளவில் ஒரு கமிட்டியை அமைத்து, திருச்சியில் ஒரு பொது பஸ் ஸ்டான்டைக் கட்டிக்கொடுக்க அரசாங்கம் நல்ல ஆலோசனையைத் தெரிவிக்க வேண்டுமென்று கேட்டு, இந்த அளவோடு என் உரையை முடிக்கின்றேன்.

திரு. வை. சங்கரன் : தலைவர் அவர்களே, நம் ராஜ்யத்தில் பஸ் போக்குவரத்து நல்ல முறையில் நடைபெற்றுக்கொண்டிருக்கிறது. மற்ற ராஜ்யங்களோடு நம் ராஜ்யத்தைப் போக்குவரத்துத் துறை சம்பந்தமாக ஒப்பிட்டுப் பார்த்தால் உண்மையிலேயே நம் ராஜ்யம் முன்னணியில் இருக்கிறது என்பதைக் குறித்து நாம் பெருமைப்படவேண்டும்.

பஸ் ட்ரான்ஸ்போர்ட்டைப் பொறுத்த வரையில் அதிகமாகக் குறைகள் இல்லையென்றாலும், லாரிகள் சம்பந்தமாக உள்ள சில குறைபாடுகளை இங்கே நான் குறிப்பிடவேண்டியிருக்கிறது. எந்த ரோடு விபத்தை எடுத்துக் கொண்டாலும், அதில் ஒரு லாரி சம்பந்தப்பட்டிருக்கும். விபத்துக்குக் காரணம் இரண்டு பக்கங்கள் இருக்கும்போது, அதில் ஒன்று நிச்சயமாக லாரி சம்பந்தப்பட்டிருக்கும் என்பதை நாம் பார்க்கிறோம். லாரிகளினால் ஏற்படும் விபத்தைச் சர்க்கார் கவனித்து, அதற்குப் பரிசாரம் கண்டுபிடிக்க வேண்டியது மிகவும் அவசியம் என்று நான் தெரிவித்துக்கொள்ளுகின்றேன். டி.வி.எஸ். கம்பெனியார் போன்ற பஸ் ஆபரேட்டர்கள் வேகத்தைக் கட்டுப்படுத்துவதற்கு, ஒரு மொகானிகல் டிவைஸ் வைத்திருக்கிறார்கள். ஒரு குறிப்பிட்ட வேகத்திற்குமேல் லாரிகள் செல்ல முடியாத அளவுக்கு மொகானிகல் டிவைஸ் லாரிகளில் பொருத்த ஏற்பாடு செய்வது நாம் என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்ளுகின்றேன். இப்படிச் செய்ய வேண்டாமென்றால், வேகத்தை ரிகார்டு செய்யக்கூடிய சாதனத்தையாவது வைக்க வேண்டும். இப்படிச் செய்து, “ஓவர்ஸ்பீட்”-ஐக் குறைத்து, விபத்துக்களைத் தவிர்க்க ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று வற்புறுத்திக் கேட்டுக் கொள்ளுகின்றேன். லாரிகள் நல்ல முறையில் மெயின்டைன் செய்யப்பட்டிருக்கவேண்டும். லாரிகளை நல்ல முறையில் ஓட்டத் தெரிந்தவர்களாகப் பார்த்து டிரைவர்களாகப் போடவேண்டும். லாரிகளை ஓட்டுகிற டிரைவர்

[திரு. வை. சங்கரன்]

[13th March 1963]

களுக்கு உடனடியாக லைசென்ஸ் கொடுக்காமல், நன்றாகத் சோதித்துப் பார்த்து, நல்ல அனுபவம் பெற்றவர்களுக்கே கொடுக்கப்படவேண்டும். இதுமட்டுமல்லாமல், நான் ஏற்கனவே பல முறை இந்த மன்றத்தில் சொன்னதுபோல, 100 மைல்களுக்குத்தான் ஒரு ட்ரைவர் லாரி ஓட்ட வேண்டும், அதற்குப் பிறகு வேறு டிரைவர் மாற்றப்படவேண்டும். இப்படி செய்தால் லாரிகளினால் ஏற்படும் விபத்துக்களைக் கூடுமான வரையில் தடுக்க முடியும் என்று சொல்லி, அதற்கான வழிவகைகளை அரசாங்கம் செய்ய வேண்டுமென்றும் நான் கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன்.

12-00
ஊ. அடுத்தபடியாக எங்களுடைய ஊரிலே புதிதாக வைகையின்மேல் பாலம் திறக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதை வரவேற்கிறோம். ஆனால் எக்ஸ் பிரஸ் பஸ்களைத் தவிர மற்ற பஸ்களை அதில் விடுவதில்லை. மதுரையில் நூற்றுக்கணக்கான பஸ்கள் அந்த வழியாகப் போவதற்குப் பதில் சுற்றிக் கொண்டு போவதால் மக்களுடைய நலனை உத்தேசித்து எல்லா பஸ்களையும் அவ்வழியே விட, தக்க ஏற்பாடு செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இன்னும் பஸ் டிக்கட் முன்சூட்டியே வழங்குவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். ரெயில்வே டைம் டேபிளைப்போல பஸ் டைம் டேபிள் தயாரிக்கப்படவேண்டும். இன்னும் பஸ் ஸ்டாண்டுகளில் பொதுமக்களுக்கு வேண்டிய அமினிடில் பெருகவேண்டும். மேலும் ஹரிஜனங்களுடைய பொருளாதார நிலைமையை உயர்த்துவதற்காக புது ஸ்டாண்டுகள் வழங்கப்படுவது என்றால் அதை ஹரிஜன சமூகத்தைச் சேர்ந்தவருக்கே கொடுக்க கூடுமானவரை சலுகை காட்டவேண்டும். அப்போதுதான் அந்தச் சமூகம் பொருளாதாரத் துறையில் முன்னேற்றம் பெற வழியேற்படும் என்று தெரிவித்துக்கொண்டு முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி : தலைவர் அவர்களே, மோட்டார் வாகன இலாகா மானியக் கோரிக்கையின்மீது காலம் இல்லாததனால் சில யோசனைகளை மட்டும் கூறி முடிக்கிறேன். முதலாவதாக இன்றைக்கு வரிப் பணத்தை அவர்கள் டிரஷரியில் கொண்டுபோய்க் கட்ட வேண்டி இருக்கிறது. அதனால் காலதாமதம் ஆகிறது. இனி அந்த அந்த ஆர்.டி. ஒ. ஆபீஸ்களிலேயே வரிப் பணத்தை வசூல் செய்ய வசதி செய்தால் நன்றாக இருக்கும். டிரஷரியில் இருக்கக்கூடியவர்களும் இன்றைக்கு வேலைப் பளு வினால் இல்லாத வேலையையெல்லாம் எங்கனிடம் ஒப்படைக்கிறார்கள் என்று குறைபட இடமிருக்கிறது. அது இல்லாமலும் போகும் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக இன்றைக்கு மோட்டார் தொழிலில் ஈடுபட்டுக்கொண்டிருக்கிறவர்களில் பெரிய ப்ளீட் ஒன்றைத்தவிர மற்றச் சிறியவர்கள் எல்லாம் மிகவும் கஷ்டப்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். போன தடவை நாம் வரி போட்டோம். இந்தத் தடவை பெட்ரோல் விலை, ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் விலை உயர்ந்திருக்கிறது. அதனால் எடுத்த ஸ்டாண்டுகளைக்கூட நடத்த முடியாமல் சரண்டர் செய்யும் நிலை வந்திருக்கிறது. குறிப்பாக ஒன்றிரண்டு ஸ்டாண்டுகளும் லாபகரமாக இருக்கும். சில ஸ்டாண்டுகளில் ஓடும். இருந்தும் ஒன்றிலிருந்து வரும் லாபம், இன்னொன்றின் நஷ்டத்தை ஈடுகட்டிக் கொண்டுபோகும். இப்போது அதிக வரி போட்டு, செலவினங்களும் அதிகரித்துக்கொண்டு வருவதனால் லாபமில்லாத ஸ்டாண்டுகளை சரண்டர் பண்ண முன்வருகிறார்கள். நீலகிரி மாவட்டத்தில் இப்போது 2 ஸ்டாண்டர் பண்ணப்பட்டிருப்பதாகத் தெரிகிறது. இதனால் அந்த இடங்களில் உள்ள மக்கள்தான் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். ஆகவே கனம் அமைச்சர் அவர்கள் வருமானம் இல்லாத ஸ்டாண்டுகளிலாவது பஸ் முதலாளிகளுக்கு என்ன என்ன சலுகை அளிக்கலாம், அவர்களுடைய கஷ்டத்தை எந்த எந்த வகையில் குறைக்கலாம் என்று பரிசீலனை செய்ய வேண்டும்.

அதேபோல இன்றைய தினம் லாரி சொந்தக்காரர்கள் மிகவும் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். லாரியை சாதாரணமாக நடத்துகிறவர்கள் இன்றைய தினம் பல தொல்லைகளுக்கே உட்பட்டு அதை நடத்துகிறார்கள். பஸ்ஸைக்

13th March 1963] [திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி]

காட்டிலும் லாரிக்கு அதிகமான வரி போடப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே மாகாணம் பூராவும் ஓடக்கூடிய ஒரு சலுகையைவாது அவர்களுக்கு அளிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்றையதினம் அதிக வருமானம் தேடித்தரக்கூடிய இலாகா அது. ஆனால் மிகக் குறைந்த செலவே நமக்கு ஆகக்கூடிய இலாகா. நான் முன்பே சொல்லியிருக்கிறேன், ஆர்.டி.ஓ. ஆபீஸ்களுக்குப் போனால் உட்காரக் கூட நாற்காலி போன்ற வசதிகள் இல்லை. ஆகவே அங்கே மிக நல்ல வசதிகள் செய்துகொடுக்கப்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்னும் லிமிடெட் கம்பெனி சம்பந்தமாக மார்க் கொடுப்பது திருத்தி அமைக்கப்படவேண்டும். அதுபற்றி ஒரு வழக்கு எழுந்தது.

SRI K. A. MATHIALAGAN rose

SRIMATHI T. N. ANANDANAYAKI : I know the matter is sub judice. I know it much better than the hon. Gentleman Sri K. A. Mathialagan. Let him not arrogate it to himself.

ஆகவே இதுபற்றியும் கவனம் செலுத்த வேண்டும். மேலும் புது ரூட் வழங்குவது 15 மைலில் இருந்து 20 மைல் ஆகவேண்டுமென்று கேட்கிறோம். 15 மைல்களுக்குள் என்றால் டவுன் ரூட்டுகளுக்குத்தான் வரும். டவுன் ரூட்டுகள் நியூ என்ட்ரென்டுக்குக் கிடைக்காது. ஆகவே புதிதாகக் கொடுக்கக் கூடிய ரூட்டுகள் 20 மைல்வரை கொடுக்கவேண்டும். சபரணம் சென்னை மாகாணத்தைப் பொருத்தவரையில் தனிப்பட்டவர்கள் நம் மாநிலத்திற்கு பெருமை தரக்கூடிய வகையில் நல்ல பஸ்களை ஓட்டி வருகிறார்கள். அவர்களுக்கு மேலும் பல வசதிகளைச் செய்து தருவதும், அதனால் நம் மாநில மக்கள் நன்மை அடையும்படி செய்வதும் அரசாங்கத்தின் கடமையாகும்.

இன்னும் சில அப்டிமினிஸ்ட்ரேடிவ் சிக்கல்கள்கூட நீக்கப்படவேண்டுமென்று நான் சுட்டிக்காட்டி விரும்புகிறேன். புது ரூட் திறப்பது என்றால் ஆர்.டி.ஓ. தான் அதைப் பரிசீலனை செய்து, அதன் நன்மை தீமைகளை ஆராய்ந்து இந்த ரூட் திறக்கப்படலாம் என்று சிபார்சு செய்கிறார். ஆனால் அது இங்கே சென்னை டிரான்ஸ்போர்ட் கமிஷனர் ஆபீஸ் வந்து அவர் உத்தரவு போடவேண்டுமென்று இருக்கிறது. இதனால் காலதாமதமாகிறது. ஆகவே, ஆர்.டி.ஓ. பார்த்து ஒரு புது ரூட் திறப்பதற்கு அவசியம் என்று கருதினால் உத்தரவு கொடுக்கலாம் என்றே செய்யலாம். வேண்டுமானால் அவர் உத்தரவுக்குமேல் அப்பீல் செய்துகொள்ள இங்கே வரும்படி செய்தால் போதுமா. இதையும் அலோசித்து முடிவு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* திரு. எஸ். மாதவன் : மதிப்பிற்குரிய தலைவர் அவர்களே, இந்த மானியத்தின்மீது பேசும்போது சில கனம் அங்கத்தினர்கள் பர்மிட் கொடுக்கும் முறையில் நிர்வாக அதிகாரியைக் கலெக்டராக வைப்பதா, வேண்டாமா என்பதைப் பற்றிச் சுட்டிக்காட்டினார்கள். இது 1957-ம் ஆண்டு விவாதிக்கப்பட்டதாகும். எங்களுடைய கொள்கை என்னவென்றால் மத்திய சர்க்காருடைய சட்டப்படி இதற்கென்று தனியாக ஒரு ஸ்தாபனத்தை அமைத்து அதற்கு சார்மென்ட் என்று நியமித்து—அந்த சார்மென்டுக்கு நீதிபதியின் அனுபவம் இருக்க வேண்டும்—அவருக்கு உதவியாக இன்னும் சில பேர்களை நியமிக்க வசதியிருக்கும்படி நமது மாநிலத்திலும் மாற்றியமைக்கப்படவேண்டும் என்று கருதுகிறோம். ஆனால் அரசாங்கம் கலெக்டரிடமே அப்பொறுப்பை ஒப்படைத்த காரணத்தினால் அவர்களுக்கு ஏற்பட்ட அனுபவம் என்னவென்று தெரியவேண்டும். கலெக்டர் ஏற்கனவே பல பொறுப்புடையவராக இருக்கிறார். ஐந்தாண்டுத் திட்டங்களினால் அவருடைய வேலை நிறைய ஆகியிருக்கிறது. இந்த அதிகாரத்தையும் அவரிடமே ஒப்படைப்பதற்குப் பதிலாக நல்ல முறையில் அவ்விளாகா இயங்க, அதனால் மக்களுக்கு நன்மை ஏற்படக்கூடிய வகையில் அதைத் தனியாகவே ஒரு ஸ்தாபனமாக அமைக்கவேண்டும் என்று குறிப்பிட்டோம். அப்படிச் செய்தால் மற்ற மாநிலங்களைப் போல இந்த மாநிலத்திலும் செயல்பட ஒருவாய்ப்பு இருக்குமா என்பதைக் கனம் அமைச்சர் அவர்கள் பரிசீலிக்க

[திரு. எஸ். மாதவன்]

[13th March 1963]

வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதுவும் சென்னை நகரத்தைப் பொறுத்த அளவுக்கு நிர்வாகத் துறையிடமிருந்து எடுத்து போலீஸ் துறையிடத்தில் கொடுத்திருக்கிறார்கள். இதுமாதிரி எந்த மாகாணத்திலும் இல்லை என்று கருதுகிறேன். இதனால் எத்தனையோ இடையூறுகள் ஏற்படுகின்றன. உதாரணமாக ஒரு போலீஸ் அதிகாரி ப்ரேக் இன்ஸ்பெக்டரிடம் வந்து ஊர் சுற்றிப் பார்க்க ஒரு காருக்கு ஏற்பாடு செய் என்பார். இவர் கார் வசதி பண்ணித்தரவேண்டும். அதே சமயம் போலீஸ் லி.ஐ.டி. ஒருவர் இவர் லஞ்சம் வாங்குகிறாரா என்று ரகசியமாக விசாரணை செய்வார்கள்.

இந்த இரண்டு துறைகளும் போலீஸ் துறையிடம் கொடுத்திருக்கும் காரணத்தினால் லஞ்சம் வாங்குகின்றார்களா என ஒரு பக்கம் கண்காணிப்பு. இன்னொரு பக்கம் தங்களுக்குக் கார் வேண்டுமென்று கேட்கிறார்கள். அவர்களுக்குக் கார் கொடுக்க வேண்டுமென்றால் நிச்சயமாகப் ப்ரேக் இன்ஸ்பெக்டர் ஏதாவது ஒரு முறையைப் பின்பற்றித்தான் கொடுக்கவேண்டும். போலீஸ் துறையிடம் அந்த அதிகாரம் கொடுக்கப் படாமல் நீதித் துறையிடம் இருப்பவர்களிடம் அந்த அதிகாரம் கொடுக்கப் பட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

ப்ரேக் இன்ஸ்பெக்டர்களுக்குத் தற்போது ஏராளமான அதிகாரம் வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆர்.டி.ஓ-க்களுக்கு வழங்கப்பட்டிருக்கக் கூடிய அதிகாரத்தைவிட ப்ரேக் இன்ஸ்பெக்டர்களுக்கு அதிக அதிகாரம் கொடுக்கப் பட்டிருக்கிறது. ஆனால் அவர்கள் மதிப்பிலே, கவரவத்திலே, சம்பளத்திலே குறைந்தவர்களாகத்தான் இருக்கிறார்கள். அதன் காரணமாக, ஊழல்கள் ஏற்பட்டு வருவதை அனுபவத்தில் காண்கிறோம். ஒன்று, ப்ரேக் இன்ஸ்பெக்டர்களுடைய அதிகாரத்தைக் குறைக்க வேண்டும், அல்லது அவர்களுடைய தகுதியை உயர்த்த வேண்டும். அவர்களை "கெஜ்டெட் ஆபீசர்"களாக மாற்றிவிட்டாலும் கூடப் பரவாயில்லை.

நிர்வாகத் துறையைப் பொறுத்தவரை டிரான்ஸ்போர்ட் நிர்வாகத் துறை மேலும் மேலும் வளர்ந்து கொண்டே வருகிறது. அப்படிப்பட்ட சூழ்நிலையில் தனியாக ஒரு டிரான்ஸ்போர்ட் கமிஷனரை நியமிப்பதைப் பற்றி அரசாங்கம் பரிசீலிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இப்போது போர்டு மெம்பர் ஒருவர் டிரான்ஸ்போர்ட் கமிஷனராக இருக்கிறார். இப்போது உள்ள கமிஷனர் அவருக்கு இருக்கும் பல அதிகாரங்களோடு இந்த அதிகாரத்தையும் பெற்றிருக்கிறார். இந்த நிலை மாறி இந்தத் துறை நல்லபடி செயல்பட வேண்டுமானால், தனிக் கமிஷனரை ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

பிளானிங் அண்டு டெவலப்மென்ட் என்று சொல்லி, ஆர்.டி.ஓ. தகுதியுடன் ஒரு அதிகாரியைப் போட்டிருக்கிறார்கள். மாவட்ட-ஆர்.டி.ஓ.-க்கு சமமாக பிளானிங் அண்டு டெவலப்மென்ட் அதிகாரி அந்த அதிகாரத்தைப் பெற்றிருக்கும் காரணத்தால் இந்தத் துறை சரியானபடி செயல்படவில்லை என்று தெரிகிறது. அதையும் மாற்ற முயல் வேண்டும்.

"ஸ்டேட் வைடு பரமிட்ஸ்" என்று சொல்லும் வகையில், லாரி உரிமையாளர்களைப் பொறுத்த வரை இந்த மாநிலம் முழுவதும் ஓட்டக் கூடிய அளவிற்கு லைசன்ஸ் வழங்கும் முறையை இந்த அரசாங்கம் பின்பற்ற வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பஸ் பிரயாணக் கட்டணத்தை ஒவ்வொரு உரிமையாளரும் ஒவ்வொரு விதமாக நிர்ணயிக்கிறார்கள். இதற்குக் கட்டு திட்டமே இல்லை. இந்த அளவுக்கு மேல் கட்டணம் இருக்கக் கூடாது என்றுதான் இருக்கிறதே தவிர, ஒவ்வொரு பகுதியிலும் பஸ்ஸுக்கு பஸ் கட்டணங்கள் வேறுபடுகின்றன. இதைக் கண்டிப்பாகத் திருத்த வேண்டும். பழைய காலத்தைப் போல், மக்கள் பஸ்விலே ஏறவேண்டுமென்பதற்காகக் கட்டணத்தைக் குறைக்கவேண்டுமென்ற நிலை மாறிவிட்டது. மக்கள் இப்போது எப்படியும் பஸ்விலே ஏறித்தான் திரவேண்டுமென்ற சூழ்நிலை இருக்கும்

13th March 1963]

[திரு. எஸ். மாதவன்]

காரணத்தால், ஒரே ரூட்டில் ஓடுகின்ற பஸ்களில் கட்டண விசிடங்கள் வேறுபாடான நிலையில் இருப்பதை மாற்றியமைப்பதில் அதிகாரிகள் கவனம் செலுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இன்றைய தினம் பஸ் ரூட்டுகளுக்குக் கொடுக்கக் கூடிய பஸ் பர்மிட்டுகளை விற்கக் கூடிய சூழ்நிலை இருக்கிறது. இதையும் மாற்றியமைக்க வேண்டும். சிறிய பஸ் முதலாளிகளுக்குப் பஸ் ரூட் கொடுப்பதில் காண்பிக்கக் கூடிய சலுகையைக் கொண்டு அவர்கள் பஸ் ரூட்டுக்குப் பர்மிட் வாங்கிக் கொண்டு இரண்டு ஆண்டுகள் கழித்து வற்று விடுகிறார்கள். அவர்கள் பஸ்ஸை விற்குமும், பஸ் ரூட் பர்மிட்டை விற்க முடியாத நிலைமையில் மாற்றம் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

புதிய வரிகளைச் செயல்படுத்துவதற்காகவும், ஏற்கனவே உள்ள வரிகள் செலுத்தப்படாமல் இருந்தால் அதை வசூலிப்பதற்காகவும் இந்தத் துறையிலே புதிய உத்தியோகங்களை அரசாங்கம் ஏற்படுத்தியிருக்கிறது. புதிய உத்தியோகம் கொடுக்கப்பட்டவர்களுக்காக ஏற்படக் கூடிய செலவைக் கணக்கிட்டுப் பார்த்தால், அதற்கும் புதிய வரியின் மூலம் கிடைக்கும் வரிப் பணத்திற்கும் சம்பந்தமே இல்லாத அளவுக்குச் செலவு அதிகமாகியிருக்கிறது.

குறைந்த எண்ணிக்கையுள்ள பஸ்களை வைத்துக் கொண்டிருப்பவர்களுக்கு வாய்ப்பு கொடுக்க வேண்டுமென்ற காரணத்தினால், அந்த பஸ் முதலாளிகள் நல்ல முறையிலே பஸ்களை நடத்தக் கூடிய சூழ்நிலை இல்லை. அவர்களுக்கு வாய்ப்புக் கொடுத்தாலும் நல்ல முறையிலே பஸ்களை ஓட்டுவதற்கு நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்ளவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : கனம் தலைவர் அவர்களே, இந்த மானியக் கோரிக்கையில், இந்த இலாகாவை நிர்வகிப்பதற்காக, ஓடுகின்ற பஸ்களைக் கண்காணிப்பதற்காக ஏற்படுகின்ற செலவு தான் கோரப்பட்டிருக்கிறது. அதற்காக உத்தியோகஸ்தர்கள் நியமிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்குக் கொடுக்கும் சம்பளம் மற்றச் செலவுகளுக்காகத் தான் இந்தக் கோரிக்கை இந்தச் சபைமுன் வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. சென்ற ஆண்டிலே ஒதுக்கப்பட்ட தொகையைக் காட்டிலும் இந்த ஆண்டிலே ஏன் அதிகமான தொகை கோரப்பட்டிருக்கிறது என்று முதல் முதலிலே விவாதத்தைத் துவக்கி வைத்த கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள் கேட்டார்கள். அதற்கு முக்கியமான காரணம், தற்போது வரிகளை அதிகரித்திருக்கிறது. வரிகளைச் சரியாக வசூலிக்கக் கவனம் செலுத்தப்பட்டு வருகிறது. மேலும் போக்குவரத்தில் விபத்துக்கள் இல்லாமல் கவனிப்பதற்காகவும் செலவினங்கள் அதிகரிக்கப்பட்டிருக்கின்றன.

தற்போது ரூட்டுகள் கொடுப்பது பற்றிக் கவனிக்கத் தனியாக ஒரு இலாகா இருக்கிறது. மாநில வகையிலே இலாகா இருக்கிறது; மாவட்ட வகையிலும் இலாகா தனியாக இருக்கிறது. ரீஜனல் டிரான்ஸ்போர்ட் ஆபீசர் என்று ஜில்லா அதிகாரி இருக்கிறார். சில இடங்களில் உதவி அதிகாரிகளும் போடப்பட்டிருக்கிறார்கள். இப்போது ரீஜனல் டிரான்ஸ் போர்ட் அத்தாரிடி என்பது கலெக்டர் ஒருவரேதான். ரீஜனல் டிரான்ஸ் போர்ட் ஆபீசர் இப்போது காரியதரிசியாக இருக்கிறார். முன்பு இதற்காக ஒரு கமிட்டி இருந்தது. அதிலே போலீஸ் சூப்பிரண்டண்ட் இருந்தார். உத்தியோகப் பற்றல்லாதவர்களும் இருந்தார்கள். அந்த முறையில் நடப்பதில் சில சிக்கல்கள் இருப்பதை அனுபவத்தில் கண்டு, இப்போது கலெக்டரிடமே அந்தப் பொறுப்பு இருக்கட்டும் என்று அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. “ஏன் நிர்வாக அதிகாரியை இதிலே போட வேண்டும்? மாவட்ட ரீதியிலே ஒரு நீதிபதியைப் போடலாமே!” என்று சொன்னார்கள். ஒரு பஸ் ரூட் கொடுப்பது, விஸ்தரிப்பது, “வேரிங்ஷன்” கொடுப்பது போன்றவற்றுக்கெல்லாம் பல விஷயங்களைத் தெரிந்திருக்க வேண்டும். மாவட்டத்தின் தேவை மக்கள் கோருகின்ற கோரிக்கை, தனிப்பட்டவர்கள் கோரிக்கை—தனிப்பட்டவர்கள் விருப்பமல்ல—பொதுவாக மக்கள் என்ன வேண்டுமிறார்கள் என்பதையெல்லாம் நன்றாகக் கவனித்து முடிவு எடுக்கவேண்டும். நீதிபதி என்ற ஹோதாவில் பேப்பரைப் பார்த்து விட்டு முடிவு எடுத்தவிட

[திரு. எம். பக்தவத்சலம்] [13th March 1963]

முடியாது. அந்த நிலைமையில் பார்க்கும் போது கலெக்டரை விடச் சிறந்த அதிகாரி வேறு யாரும் இருக்க முடியாது என்பதைக் கனம் அங்கத்தினர்கள் ஒப்புக் கொள்வார்கள். பல்கள் ஒடுகின்றன என்றால், மக்களுடைய வசதிகள் கவனிக்கப்படுகின்றனவா, விபத்துக்கள் தவிர்க்கப்பட்டு வருகின்றனவா, போன்றவற்றையெல்லாம் கூடக் கவனித்து முடிவு செய்ய வேண்டியிருப்பதால் அந்தப் பொறுப்பு கலெக்டர் அவர்களிடத்தில் இருப்பதுதான் நல்லது என்பது இந்த அரசாங்கத்தின் கருத்து. கலெக்டர் அவர்களின் முன்பு வழக்கறிஞர்கள் வந்து வாதாடுகிறார்கள். நீதிபதிகளாக நியமிக்கப்படுகிறவர்களுக்கும், வழக்கறிஞர்களாக வாதாடுகிறவர்களுக்கு மட்டுந்தான் இன்றைய தினம் சட்டம் தெரியும் என்ற நிலை இல்லை.

கலெக்டர்களும், மற்ற அதிகாரிகளும் எவ்வளவோ சட்டங்களைக் கற்றுணர்ந்து அதன்படி நடந்து கொள்ள வேண்டியவர்களாக இருக்கிறார்கள். அவர்கள் எவ்வளவோ தீர்ப்புக்கள் கொடுக்க வேண்டியிருக்கிறது. சென்னை நகரில் கௌரவ மாஜிஸ்ட்ரேட்ஸ் என்று எவ்வளவோ பேர்கள் இருக்கிறார்கள், மாவட்டங்களிலும் இருக்கிறார்கள். அவர்கள் சீரிய வகையில் நீதி செலுத்தி வருகிறார்கள் என்பது அங்கத்தினர்கள் அறிந்ததே. ஆகவே கலெக்டர் ஆர். டி. ஏ.-ஆக இருப்பதை மாற்றுவதற்கில்லை என்று சொல்ல விரும்புகிறேன். சென்னை நகரைப் பொறுத்தவரை கலெக்டர் கூட இல்லை. போலீஸிடம்தான் இது ஒப்புவிக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று ஒரு கனம் அங்கத்தினர் குறிப்பிட்டார்கள். சென்னை நகரம் பொறுத்தமட்டில் இங்கு முற்றிலும் தேசிய மயமாக்கப்பட்டிருக்கிறது. பஸ் ரூட்டைப் பொறுத்த மட்டில். வெளி ஊர்களிலிருந்து வருகிற பஸ்கள் தான் இங்கு வருகின்றன. இவைகள் ரெஜிஸ்டர் செய்யப்பட வேண்டியது வெளி ஊர்களில். சென்னை நகரம் சம்பந்தப்பட்ட வரை ரூட் கொடுக்கும் பிரச்னை இல்லை. சென்னை நகரில் பஸ் சர்வீஸை சர்க்கார் நடத்துகிறது. இங்கு வேறு பல காரியங்கள் கவனிக்கப்பட வேண்டும். முக்கியமாக டிரபிக். டிரபிக் என்று தனி இலாகாவே போலீஸில் இருக்கிறது. அதை விரிவு படுத்தவேண்டுமென்றுகூட கனம் அங்கத்தினர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். போலீஸாரே இந்தப் பொறுப்பை ஏற்றுக் கொள்ள வேண்டுமென்று இந்த ஏற்பாடு செய்யப்பட்டு நடைமுறையில் இருக்கிறது. இதையும் மாற்ற வேண்டிய அவசியம் இல்லை. இது சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகள் போதாது அல்லது இதில் அதிகக் கவனம் செலுத்த வேண்டுமென்று குறிப்பிடப்பட்டது. அது அப்போதைக்கப் போது கவனிக்கப்பட்டு வருகிறது. பல கட்டணங்கள் பற்றி குறிப்பிடப்பட்டது. கட்டணம், அதிகப் பச்சம் இவ்வளவுக்கு மேல் போகக் கூடாது என்று வைத்திருக்கிறோம். ஒரே போட்டாக வைக்க வேண்டுமென்றால் வெவ்வேறு மைல், வெவ்வேறு வகையில் ஒட்டுவது இப்படி பல வகைகள் இருக்கின்றன. அதிக பச்சம் இவ்வளவிற்கு கூடுதலாக இருக்கக் கூடாது என்று சட்டம் செய்வது முறையே தவிர இந்தக் கட்டணம்தான் போட வேண்டுமென்றால், சட்டத்தில் குறிப்பாக இன்னினை வகையில் என்று விவரிக்கக் கூட முடியாது போய்விடும். பலவிதமான பஸ்கள் பலவிதமான ரூட்களில் ஒடுகின்றன. அதிக பச்சம் இவ்வளவு என்று போடப்பட்டிருக்கிறது. போட்டி காரணமாக கட்டணத்தைக் குறைத்தால் ஏறுகிறவர்களுக்கு லாபம். சில சமயம் குறைக்கிறார்கள். சில சமயங்களில் அதிகப்படுத்துகிறார்கள். அதிகப்படுத்த வேண்டிய நிமித்தம் இருந்தால் அதிகப்படுத்துகிறார்கள். போட்டி காரணமாக அவர்கள் அவசியம் இல்லாமல் அதிகப்படுத்த மாட்டார்கள். ஆனால் இந்த வரம்பிற்குள்ள்தான் அதிகப்படுத்தலாம். இப்போது மத்திய அரசாங்க வரிகள் காரணமாக டீஸல், பெட்ரோல், மோட்டார் ஸ்பேர் பார்சல் இதற்கெல்லாம் இப்போது கொஞ்சம் செலவு அதிகமாகிறது என்று சொன்னார்கள். அது வேறு விஷயம். அது இந்த விவாதத்தில் கவனிக்கக்கூடிய விஷயம் அல்ல. ரூட்கள் கொடுப்பது கலெக்டர் ஆர்.டி.ஏ.-யாகக் கொடுக்கிறார் என்றால் அதற்கு மேல் அப்பீல் இருக்கிறது. டிரான்ஸ்போர்ட் டிரிப்யூனல் ஒரு ஜில்லா நீதிபதிதான். ஆர்.டி.ஏ. கொடுக்கும் பெர்மிட் அல்லது லைசன்ஸ் மாற்றப்படுகிறது என்று சொன்னார்கள். உயர் நீதி மன்றத்தில்கூட ஒரு நீதிபதி கொடுத்த தீர்ப்பை இன்னொரு நீதிபதி மாற்றுகிறார். அவரவர்களுக்கு நியாயம் என்று தோன்றுவதைச் செய்கிறார்கள். ஒரு நீதிபதி ஒரு தீர்ப்பு கொடுத்து

13th March 1963] [திரு. எம். பக்தவத்சலம்]

அதே அந்தஸ்தில் உள்ள வேறு ஒரு நீதிபதி அப்பீலில் உட்கார்ந்து அத் தீர்ப்பை மாற்றுகிறார்கள் என்றால் அவர் முன்பு கொடுத்த தீர்ப்பு தவறு என்றோ அல்லது அவர்கள் வேண்டுமென்று தவறான தீர்ப்பு கொடுத்தார்கள் என்றோ எப்படிச் சொல்ல முடியும்? இரண்டாவது நீதிபதி அதை மாற்றியிருக்கலாம். அதற்கு மேலும் அதை உயர் நீதிமன்றம் மாற்றலாம். ஆக அவரவர்களுக்கு தோன்றுகிறபடி, அவர்களுக்கு சரியானது என்று தோன்றியபடி நீதி செலுத்துகிறார்கள். வேண்டுமென்றே தவறுகள் செய்கிறார்கள் என்றால் அது கவனிக்கப்பட வேண்டிய விஷயம். ரூட்கள் கொடுப்பதில் தாட்சணியப்படுகிறார்கள் அல்லது வெளியிலிருந்து செல்வாக்கை உபயோகப்படுத்துகிறார்கள் என்றெல்லாம் வழக்கம் போல் சொல்வது ஒரு வகையிலும் சரி அல்ல. நியாயமல்ல, அது ஒரு பிரமையே. தங்களுக்கு கிடைக்காவிட்டால் எவ்வளவோ எல்லாம் சொல்கிறார்கள். நான் இதைப் பற்றிச் சொல்லவில்லை. தங்களுக்கு கிடைக்காவிட்டால் பலர் அபாயம்தான் சொல்லத் தயாராயிருக்கிறார்கள் என்பதை நான் அன்றாடம் பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறேன். அவர்களுக்கு கிடைக்கவில்லை, இன்னொருவருக்கு கிடைத்து விட்டதே என்ற பொருள்தான். ஆகவே தாட்சணியப்படுகிறார்கள், செல்வாக்கு உபயோகப்படுத்துவதினால் கொடுக்கிறார்கள் என்றெல்லாம் சொல்வது தவறு. பின்னர் ஸ்டே ஆர்டர் பற்றி சொல்லப்பட்டது. இந்த அரசாங்கம் இப்போது சாதாரணமாகக் கொடுப்பதில்லை. முன்பு அந்த அதிகாரம் இருந்தது. அதையொட்டி சில புகார்கள் வந்தன, சில ரெபர்சென்டேஷனஸ் வந்தன, அதைப் பார்த்து சில உத்தரவுகள் போட்டோம். ஆனால் அதற்கு மேல் இந்த அரசாங்கம் தலைமாடு வேண்டாம் என்று கொள்கையை இப்போது அரசாங்கம் அனுசரித்து வருகிறது. எல்லாம் பரிபூரண முடிவு செய்யப்டும், கோர்ட்டபேரே முடிவு செய்யப்டும் என்று இருக்கிறது. முன்பு போடப்பட்ட உத்தரவுகளை ஒவ்வொன்றாக வெக்கேட் செய்ய கோர்ட்டாரே முடிவு செய்யப்டும் என்று விடப்பட்டு வருகிறது. வெக்கேட் செய்வதில் ஒன்றிரண்டை முடிவு செய்யாமல் இருக்கலாம். உத்தரவு போடப்பட்டிருக்கிறதென்றால் அதை இஷ்டம் போல் மாற்றுவதில்லை. அவற்றை மேலும் நன்கு பரிசீலித்து மாற்றுவது பற்றி முடிவு செய்யலாம் என்றுதான் இப்போது கவனிக்கப்பட்டு வருகிறது. லாரிகளை இரவு நேரங்களில் ஓட்டுவதைத் தடை செய்வது பற்றி குறிப்பிடப்பட்டது. இதில் பல இடைச்செல்கள் இருக்கின்றன. பங்களூர் போன்ற தூர இடங்களிலிருந்து நமக்கு இரவில் பல பொருள்கள் வரவேண்டியிருக்கின்றன. பழம் போன்ற அழகுப் பொருள்கள் இரவில் வந்தால்தான் அவை பயன்படும். லாரிகள் இரவில் ஓடுவதால் விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன என்று சொல்லப்பட்டது. பகலில் ஓடினால் பகலில் விபத்துக்கள் ஏற்படும். ஸ்பீடாக் குறைக்க வேண்டுமென்று சொல்லப்பட்டது. அதில் அரசாங்கத்திற்கும் அக்கறை இருக்கிறது. அது சலபமாக குறைக்கக் கூடியதல்ல. அதிலும் கவனம் செலுத்தப்பட்டு வருகிறது. 50 மைல் களுக்கு ஒரு இடத்தில் கண்காணிக்கவேண்டுமென்று சொன்னார்கள். 25 மைலில் கூட கண்காணிக்கப்பட்டு வருகிறது. லாரி ஓட்டுபவர்கள் மக்களைப் பாதுகாக்கும் பொறுப்பு நமக்கும் இருக்கிறது என்று உணர வேண்டும். விளக்குகள் பற்றிச் சொன்னார்கள். மெர்க்குரி விளக்குகள் வேண்டாமென்று சொன்னார்கள். லாரிகளை வேகமாக ஓட்டுகிறார்கள், 'ராஷாக்' ஓட்டுகிறார்கள், விளக்குகளை டிம் செய்வதில்லை என்று சொன்னார்கள். இரவு லாரிகளில் வெளிச்சம் இருந்தால் எதிரிலே வருகிறவர்கள் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். வெளிச்சம் குறைவாக இருந்தால் ஓட்டுகிறவர்கள் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். சில சமயங்களில் விளக்கு மங்கி விட்டால் டரைவர்கள் கஷ்டப்பட வேண்டியிருக்கிறது. டிரைவர்கள் ஓட்டுவதில் கவனமாக இருக்க வேண்டும். பிரயாணிகளும் இவர்களுடன் பேசக் கூடாது. கண்டக்டர் மட்டுமல்ல. மற்றவர்களும் டிரைவருடன் பேசக் கூடாது. இவையெல்லாம் கவனிக்கப்பட்டுவருகிறது. வேரியேஷன் பற்றிச் சொன்னார்கள். இதை ஒரு விதியாக வைத்துக் கொள்ள முடியாது. மனதில் ஒன்றை வைத்துக் கொண்டு சொல்லக்கூடாது. மக்களுக்கு எவ்வளவு சிறந்த சேவை புரியப்படுகிறது என்ற அடிப்படையில் ஆராய்ந்து முடிவு செய்யப்படுகிறது. பின்னர் பஸ்களை நாஷனலைஸ் செய்ய வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். நான் முன்பே கூறியிருக்கிறேன். நாங்களும் சோஷியலிஸம் படித்திருக்கிறோம். இங்கிலாந்து, அமெரிக்கா போன்ற நாடுகளிலும் படித்திருக்கிறோம்.

[திரு. எம். பக்தவத்சலம்]

[13th March 1963]

கிறார்கள். பஸ்களை நாஷனலைஸ் செய்தால்தான் சோஷலிஸம் என்று இல்லை. பப்ளிக் செக்டார், ப்ரைவேட் செக்டார் இரண்டும் இருக்கின்றன. வரிகளாக எவ்வளவு வாங்க முடியுமோ அதை வாங்குகிறோம். மேலும் அரசாங்கம் எல்லாவற்றையும் தன் தலையில் போட்டுக் கொள்ளவேண்டிய அவசியமில்லை.

திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : இந்த மன்றத்தில் நகரசபைகள், முனிசிபாலிட்டிகள் பஸ் சர்வீஸ் நடத்த வேண்டுமென்பதைப் பற்றியும், மீடியம் ரூட்ஸ், ஷார்ட் ரூட்ஸ் இவைகளை இப்போது ஏற்பட்டிருக்கிற பஞ்சாயத்து யூனியன்களுக்காக கொடுக்கலாம் என்ற யோசனையை எதிராகச் சார்பில் பல முறைகள் நாங்கள் சொன்னோம். இதைக் கொள்கை வழிசூடாது என்று சர்க்கார் நினைக்கிறதா? அல்லது அதில் என்ன இடைஞ்சல்கள் இருக்கின்றன. சோஷலிஸம் என்பதைப் பற்றி சொல்லாமல் அதைப்பற்றிச் சொன்னால் மிகவும் நலமாக இருக்கும்.

12-30
p.m.

***கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் :** இது சோஷலிஸம் இல்லை. இங்கே கனம் அங்கத்தினர்—வேறு ஒரு அங்கத்தினர்—சொன்ன சோஷலிஸத்தைப் பற்றி, நாங்களும் படித்திருக்கிறோம் என்று தான் சொன்னேன். நகர சபைகள், பஞ்சாயத்துக்கள் பஸ் சர்வீஸ் நடத்துவதைப் பொருத்த வரையில், இதெல்லாம் நன்றாக ஆராயப்பட்டிருக்கிறது. அவர்களே கடன் வாங்கி வேலைகளை நடத்துகிறார்கள். அவர்கள் கடன் வாங்குவதும் அரசாங்கத்திடம்தான். அவர்கள் இந்த பஸ் சர்வீஸை ஏற்றுக் கொள்வது நல்லதல்ல. பொதுத் துறையில் இருக்க வேண்டும் என்று சொன்னால் அரசாங்கம் தான் நடத்த வேண்டும். பஞ்சாயத்துக்களுக்கு வேலைகளை நடத்துவதற்குப் பணம் வேண்டுமென்று சொன்னால் அரசாங்கம் மான்யம் கொடுக்கும், அது போலவே மெட்ராஸ் கார்ப்பொரேஷனுக்கும் அரசாங்கம் கொடுக்கும். இந்த பொறுப்பை அவர்களிடம் கொடுக்க வேண்டியதில்லை. இப்போது அரசாங்கம் எடுத்து நடத்துவதில் எவ்வளவு செய்ய முடியுமோ அவ்வளவு செய்து கொண்டிருக்கிறோம். நீண்ட தூர ரூட்டுகளை நாஷனலைஸ் செய்திருக்கிறோம்; இன்னும் செய்து கொண்டிருக்கிறோம்

திரு. ம. கமலநாதன் : பஞ்சாயத்து யூனியனுக்குப் பண வசதி இருந்து கடன் கேட்காத நிலையில் இருந்தால் அப்படிப்பட்ட பஞ்சாயத்து யூனியன்களுக்குக் கொடுக்கப்படுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : அப்பேர்ப்பட்ட பஞ்சாயத்து யூனியனுக்குக் கூட கொடுக்க முடியாது. பண வசதி இருந்தால், வேறு திட்டங்களை நிறைவேற்ற வேண்டியிருக்கிறது. பஸ் என்பது “அட்ராக்டிவ்” ஆக இருக்கிறது என்று ஓட்ட ஆரம்பிக்கிறேன் என்றால் அதற்கு அனுமதி கொடுக்க முடியாது. அதுதான் அரசாங்கத்தின் கொள்கையும்.

ஆகையால், நீண்ட தூர ரூட்டுகளை படிப்படியாக நாஷனலைஸ் செய்து கொண்டு வருகிறோம் என்று தொழில் அமைச்சர் அவர்கள் எத்தனையோ முறை தெரிவித்திருக்கிறார்கள்—

இதற்கு ஒரு உச்ச வரம்பு வேண்டுமென்று கேட்கிறார்கள். நான் மறு படியும் சொல்லுகிறேன், ஒன்றை வைத்துக் கொண்டு ஒன்றைச் சொல்லுவதில் பயன் இல்லை. மக்களுக்குப் போதிய வசதிகள் இருக்க வேண்டும். எல்லோரும் பஸ்ஸில் போகவேண்டும் என்று விரும்புகிறார்கள். இப்போது மக்கள் ஒரு ஃபர்லாங் கூட நடக்க விரும்புவதில்லை. மக்களுக்கு வசதியாக திறமையான ட்ரான்ஸ்போர்ட் சர்வீஸ் வேண்டும். எந்த முறையில் நடத்தினாலும்—அரசாங்கம் நடத்தினாலும், அல்லது மற்றவர்கள் நடத்தினாலும்—மக்களுக்கு வசதி ஏற்பட வேண்டும் என்பது தான் அரசாங்கத்தின் கருத்து. அந்த லட்சியத்தை மனதில் வைத்துக் கொண்டு தான் இதைக் கவனித்துக்கொண்டு வருகிறார்கள், கொள்கைகளை நிர்ணயித்து வருகிறார்கள், அவசியமானால் அதை மாற்றிக் கொண்டும் வருகிறார்கள் என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

13th March 1963]

[திரு. எம். பக்தவத்சலம்]

சில அங்கத்தினர்கள் பரைவேட் டிரான்ஸ்போர்ட்டில் நியமிக்கப்படுகிற டிரைவர்கள் கண்டக்டர்கள் வேலைகளுக்கு ஹரிஜனங்களை வைத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். அப்படி ஒரு உத்திரவை அரசாங்கம் போட முடியாது. நான் ஏற்றுக் கொள்ளுகிறேன்— நானும் விரும்புகிறேன். ஹரிஜனங்கள் தகுதியுடையவர்களாக இருந்தால், அவர்களுக்கு முதல் சலுகை கொடுத்துக்கூட அவர்களை நியமித்துக் கொண்டால், ஹரிஜனங்கள் பஸ்ஸில் ஏறிச் சென்று வருவது அதிகப்படியாக ஆகும் என்று அவர்களுடைய சுய நலத்தைக் கருதிக்கூட அவர்கள் வைத்துக் கொள்வார்கள் என்று நினைக்கிறேன்.

(கனம் சபாநாயகர் தலைமை)

அடுத்தபடியாக கனம் அங்கத்தினர் பொன்னம்மாள் அவர்கள் ஹரிஜனங்களுக்கு ஈட்ட கொடுக்க வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். ஈட்ட கொடுப்பதற்கென்று ஓர் உத்தரவு போட முடியாது. ஈட்ட கொடுக்க வேண்டும் என்றால் அவர்களுக்குத் தகுதி இருக்க வேண்டும். அவர்கள் நல்ல முறையில் ஓட்ட வேண்டும். நாமும் ஒரு பஸ் ஓட்டலாம் என்று அவசரப்பட்டு பாதகம் அடையக் கூடாது. சிலர் அந்த மாதிரி இந்தத் துறையில் ஈடுபட்டு பாதகம் அடைகிறார்கள், கடன் அடைகிறார்கள். ஹரிஜனங்களுக்குச் சலுகை கொடுக்க வேண்டும் என்றால், சம்மந்தப்பட்ட அதிகாரிகள் கோரிக்கைகளை கவனித்து அவர்கள் தங்களால் இயன்றதைச் செய்வார்கள் என்று நம்புகிறேன்.

இதிலே, முக்கியமாக இந்த மான்ய விவாதத்திலே மேற்கொண்டு இந்த ஆண்டிலே புதிய முறையில் அப்படி ஒன்றும் பிரமாதக் குற்றங்கள் இல்லை. கொள்கை பற்றியோ அல்லது நடை முறைகளைப் பற்றியோ, நிர்வாகத்தைப்பற்றியோ ஒன்றும் இல்லை. நிர்வாகம் கூடிய வரையில் நல்ல முறையில் நடக்கிறது. நல்ல முறையில் நடக்கிறது என்று சொன்னால், குறைப்பாடுகள் இல்லை என்று சொல்ல மாட்டேன். இதை அரசாங்கம் உணர்ந்திருக்கிறது. இந்த அடிப்படையில் கவனத்தோடு நல்ல முறையில் மக்களுக்கு வசதி செய்து கொடுப்பதற்கு மேலும் மேலும் கவனம் செலுத்துவோம் என்று சொல்லி எனது வார்த்தையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

MR. SPEAKER: The question is—

“ That the allotment of Rs. 13,35,600 under Demand No. II—Motor Vehicles Acts—Administration be reduced by Rs. 100.”

The cut motion was put and lost.

MR. SPEAKER: The question is—

“ That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 13,35,600 under Demand No. II—Motor Vehicles Acts—Administration.”

The Demand was put and carried and the Grant was made.

IV.—DISCUSSION FOR SHORT DURATION re FALL IN PRICE OF PADDY.

MR. SPEAKER: We have already discussed this matter for a number of days in the past. So the hon. Member Sri Mookiah Thevar may now suggest some very salient and forcible points in a very short speech.

[13th March 1963]

* திரு. கே. முக்கையா தேவர் : தலைவர் அவர்களே, தாங்கள் குறிப்பிட்டபடி இன்று நாட்டில் ஏற்பட்டிருக்கக் கூடிய விலைவாசிகள் குறைவு அல்லது விலைவாசி வீழ்ச்சி எல்லாம் பொருள்களுக்கும் இருக்குமானால் சபையில் உள்ள அத்னை பேரும் அதை வரவேற்று இருப்பார்கள். சகலமான பொருள்களின் விலையும் குறைய வேண்டும் என்பதுதான் எல்லாக் கட்சிகளுடைய, எல்லா மக்களுடைய விருப்பம். தற்போது நேர்மாறாக, திடீரென்று மிகவும் பாதிக்கக் கூடிய அளவில் நெல் விலை வீழ்ந்த காரணத்தினால் தான், இந்த விலை வீழ்ச்சிக்குக் காரணம் என்ன, அதற்கு அரசாங்கம் எவ்வளவு பொறுப்பு என்று இவைகளை விவாதிக்கத்தான் இது கொடுக்கப்பட்டது. தாங்கள் கூறியபடி ஏற்கெனவே பல முறை பலர் இதைப் பற்றி வற்புறுத்தியிருக்கிறார்கள் பேசியிருக்கிறார்கள் அப்படிப் பேசியிருந்தும், வற்புறுத்தியிருந்தும் இன்னும் விடாமல் வற்புறுத்த வேண்டிய நிலை வந்தாலும் வரும், இப்படி இருக்கின்றதன் காரணமாக நாட்டிலே இருக்கும் முக்கிய பிரச்சனை என்பதை எடுத்துக் காட்டுவதற்காகத் தான் இது கொடுக்கப்பட்டது என்று நான் முதலிலேயே குறிப்பிட்டுக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இன்று விலை வீழ்ச்சிக்குக் காரணமாகப் பல காரணங்கள் சொல்லப் படுகின்றன. அதைமெல்லாம் வைத்துப் பார்க்கும்போது உண்மையான காரணம் என்ன என்று திட்டவாட்டமாக அரசாங்கமே குறிப்பிட வில்லை. பல காரணங்களைக் கூறுகிறார்கள். இரண்டு நாட்களுக்கு முன்பு கேள்வி நேரத்தின் குறிப்பிடும் போது, சீக்கிரத்தில் விலைகள் ஏறிவிடும் என்று அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். அவர் எந்த அடிப்படையில் அம் மாதிரி குறிப்பிட்டார் என்று தெரியவில்லை. பொதுவாகச் சொல்லுகிற காரணங்களில் முக்கியமாவது, இந்திய சர்க்காரானது இந்த உணவுப் பொருள்களுக்கு விலை நிர்ணயம் செய்ய வேண்டுமெய்லலாது நாம் செய்ய முடியாது; செய்ய வேண்டிய அதிகாரம் அவர்களிடம் இருக்கிற காரணத்தினால் இந்த நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது என்று சொல்லப்படுகிறது. அது உண்மை தான். ஏற்கனவே இந்திய சர்க்கார் இந்த உணவு உற்பத்தியில் எவ்வளவு அக்கரை காட்டி வந்ததோ அந்த அளவுக்கு விலை விஷயத்திலும் காட்ட வேண்டும். முதல் ஐந்தாண்டுத் திட்டத்திலே 300 கோடி ரூபாய் செலவழிக்கப்பட்டது. இரண்டாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்திலே 665 கோடி ரூபாய் செலவழிக்கப்பட்டது. மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்திலே 1,250 கோடி ரூபாய் செலவழிக்கத் திட்டமிட்டுச் செலவழித்துக் கொண்டிருக்கிறோம். இவ்வளவும் செலவு செய்த பிறகு உற்பத்தி பெருகியிருக்கிறதா என்றால் இல்லை. அதே போல வெளி நாடுகளிலிருந்து ஒரு வருஷத்துக்கு 100 கோடிக்கு மேல் தானியங்கள் இறக்குமதி செய்யப்படுகிறது. இந்த ஆண்டில் பர்மாவிலிருந்து மீண்டும் இறக்குமதி செய்யப்பட்டிருக்கிறது. இவ்வளவு செய்யும் போது பெரிய நிறுக்கங்கள் என்ன சொல்லுகிறார்கள் என்றால், இந்தியாவைப் பிடித்த பெரும் சோதனை விவசாய மக்களைப் பொருத்தது, விவசாய மக்கள் எவ்வளவு உற்பத்தி செய்கிறார்களோ அதைப் பொருத்து இந்த நாட்டு நிலைமை இருக்கிறது, மற்ற தொழில் முன்னேற்றங்களைக் கண்டாலும் கூட, பெரும்பகுதி மக்கள் விவசாயிகள் எழைகளாக இருக்கிறார்கள் அவர்களுடைய முன்னேற்றம் ஏற்பட்டு, அவர்களுக்கு, அதிகப்படி வருமானம் வந்து அவர்கள் நல்ல வாழ்க்கை நடத்துவது தான் முக்கியத்துவம் வாய்ந்தது என்று சொல்லப்படுகிறது. அமைச்சர் அவர்கள் கூட இங்கே சொல்லுகிறபோது, பட்ஜெட்டிலே சொல்லுகிறபோது நமது மாகாணத்தின் ஒருமானத்தில் பாதிக்கு மேல் விவசாயிகள் மூலமாகத்தான் ஒருமானம் கிடைத்திருக்கிறது என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அவ்வளவு முக்கியத்துவம் இருக்கிறது. அதே போல திரு. டாக்டர் நடராஜன் அவர்களே குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். நமது மாகாணத்தில் தொழில் முன்னேற்றம் இருந்தாலும் கூட, விவசாய முன்னேற்றம் அவசியம், விவசாயம் முன்னேறினால்தான் நாடு முன்னேற முடியும் என்றும், ஏனென்றால் விவசாயத்தைக் கொண்டு தான் தான்யங்கள் வர வேண்டும், விவசாயம் இல்லை என்றால் வாழ்வில்லை என்றும் குறிப்பிட்டிருக்கிறார். அந்த நிலையில் விவசாய உற்பத்தியில் நமது விவசாயிகள்

13th March 1963] [திரு கே. முக்கையா தேவர்]

மற்ற மாகாணங்களைக் காட்டிலும் முதன்மையானவர்களாக அமைந்திருக்கிறார்கள். மற்ற மாநிலங்களில் இல்லாத அளவுக்கு உற்பத்தி பெருக்கம் ஏற்பட்டிருந்தும் நமது மக்கள் அதிகமாக விவசாயத்தை நம்பி இருக்க வேண்டியிருக்கிறது. அதன் காரணமாக இதை வற்புறுத்த வேண்டியிருக்கிறது. தற்போது ஏற்பட்டிருக்கிற நெருக்கடியின் காரணமாக, சினிமாவுக்கு ஏற்பட்டிருக்கிற ஆபத்து காரணமாக, விவசாயிகள் உற்பத்தியைப் பெருக்கச் செய்வது மிகவும் அவசியமாக இருக்கிறது. அதற்கு மேல் நம் ஜனங்கள் அதை நம்பி வாழ வேண்டியிருக்கிறது. அப்படி பெருக்கிக் கொண்ட ஜனத் தொகை அடிப்படையில் பார்த்தாலும் சரி ஜனநாயக அடிப்படையில் பார்த்தாலும், வாங்கி வந்த ஒட்டு அடிப்படையில் பார்த்தாலும், ஏழ்மை—தாழ்மை என்ற அடிப்படையில் பார்த்தாலும், சர்வ சாதாரணமாக இந்த நாட்டில் இருக்கிற விவகாரம் என்று பார்த்தாலும், விவசாயம் தவிர வேறு இல்லை. அதையே நம்பி வாழ வேண்டும் என்று இருக்கிறது. அப்பேர்ப்பட்ட பிரச்சினைக்கு ஒரு முக்கியத் தீர்ப்பு காண வேண்டும். அந்தத் தீர்வு காண்பதற்காகத் தான் இது கொண்டுവரப்பட்டது.

பல காரணங்கள் சொல்லப்பட்டதில் இந்த ஒரு காரணம் இந்த ஆண்டு உணவு உற்பத்தி பெருகி இருக்கிறது என்று சொல்லப்படுகிறது. பிறகு இது உண்மைதான் என்று பார்க்கும்போது திரு. மொரார்ஜி தேசாய் அவர்கள் இக்கனையிச் சர்வே ரிப்போர்ட்டைக் கொடுக்கும்போது மத்திய பார்டிமென்டில் குறிப்பிட்டார்கள். “சென்ற ஆண்டைக் காட்டிலும் இந்த ஆண்டில் 1.1 மிலியன் டன் உற்பத்தி குறைந்திருக்கிறது என்று” அப்படியிருக்கும்போது, நமது மாகாணத்தில் மட்டும் ஸ்பெஷலாக எப்படி உற்பத்தி அதிகமாகப் பெருகியிருக்கிறது என்று தெரியவில்லை. உண்மையில் அப்படியிருந்தால் அதை வரவேற்கிறோம். எந்த புள்ளி விபர அடிப்படையில் சொல்லுகிறார்கள் என்று தெரியவில்லை. ஏற்கனவே நஷ்டம் ஆகியிருக்கிறது. தஞ்சாவூர் ஜில்லாவில் பெரிய நஷ்டங்கள், சேதங்கள் ஏற்பட்டிருக்கின்றன. உற்பத்தியே குறைந்திருக்கிறது. பல இடங்களில் கரியான மழை பருவ மழை பெய்யவில்லை. அறுவடை நேரத்தின் Non-seasonal heavy rains காரணமாக பெரும் சேதம் ஏற்பட்டது. அந்த நிலைமையில் அந்தக் கணக்கைப் பார்க்கவேண்டும். அடுத்தபடியாக, மலையாளத்திற்குப் போசுக்கடிய அளவிற்கு நமது மாகாணத்தில் சர்ப்ளஸ் இருந்தது. இங்கிருந்து அண்டை மாகாணத்திற்குப் போய்க்கொண்டிருந்தது. 1½ லட்சம் டன் அளவுள்ள தானியம் போய்க் கொண்டிருந்தது. அதனால் நமக்கு விலைவாசி உயர்ந்து கொண்டிருந்தது. விலை நிர்ணயமரக இருந்தது என்று சொல்லப்பட்டது. இப்பொழுது அம் மாதிரி போவதற்கு வழியில்லை என்று சொல்லுகிறார்கள். அதற்கு என்ன காரணம் என்று தெரிந்தாக வேண்டும். இதுவரையில் நமது மாகாணத்திற்கு ஆந்திரா அரிசி வந்து, அந்த அரிசியுடன் நமது மாகாண அரிசியும் சேர்ந்து கேரள மார்க்கெட்டிற்குப் போய்க்கொண்டிருந்தது, இப்பொழுது போவதற்கு வாய்ப்பு இல்லை. அந்த மார்க்கெட்டை நாம் ஏன் இழந்தோம்? அதுதான் விலைவாசிச்சிக்குக் காரணமா என்று பார்க்கவேண்டியிருக்கிறது.

அதுபோல, அகில இந்திய ரீதியில் ‘டைனிங் தி கிரெடிட்’ என்ற அடிப்படையில் பாங்குகள் மூலம் ரெல்லி வைத்துக்கொண்டு கடன் கொடுப்பது நிறுத்தப்பட்டுவிட்டது. உற்பத்தி காலத்தில் பாங்கு மூலம் கடன் பெற்று ரெல்லி வாங்கி ஸ்டாக் செய்து, பின்னால் மற்றவர்களுக்கு விற்பதற்கு வாய்ப்பு இருந்தது. அதனால் ‘காம்பெட்டெடிவ் மார்கெட்’ இருந்தது. ‘காம்பெட்டெடிவ் மார்க்கெட்டுக்கு’ சந்தர்ப்பம் இல்லாத அளவுக்கு பாங்குகளின் மூலம் பிணான்ஸ் செய்யும் வசதி நிறுத்தப்பட்டுவிட்டது. இது விலை வீழ்ச்சிக்கு முக்கிய காரணமாக இருக்கலாம். சமீபத்தில் இது பற்றி கேட்ட பொழுது இது தான் முக்கிய காரணம் என்று சொல்லுகிறார்கள். அகில இந்திய ரீதியில் கிரெடிட் கண்டிடுரோல் செய்ததால், அது நெல் விலை சம்பந்தமாக பெரிய பாதிப்பை ஏற்படுத்திவிட்டது என்று அவர்களே குறிப்பிடுகிறார்கள். ஆகவே, பல இடங்களிலும் தானியங்களை வாங்கியில் முதலாளிகள் ஸ்டாக் பண்ணுமல் இருக்கிறார்கள். ஒரு மில்

[திரு. கே. முக்கையா தேவர்] [13th March 1963]

முதலாளியை வாங்கி வைக்கப் பணம் இல்லையா என்று கேட்டேன். அதற்கு அவர் சொன்னார். 'எங்களுக்கு பணம் இருக்கத்தான் செய்கிறது. பாங்கிலிருந்து கடன் வாங்கி இந்த வீலையில் நெல் வாங்கி ஸ்டாக் வைப்பது வழக்கம். நாங்கள் இம்மாதிரி தஞ்சாவூரில் வாங்கி ஸ்டாக் செய்கிற பொழுது அதே நேரத்தில் கேரளாவுக்காக கோவை, திருப்பூரிலிருந்து வியாபாரிகளும் வந்து அங்கு வாங்கிக்கொண்டிருப்பார்கள். அதனால் மார்கெட்டில் போட்டி இருக்கும். அந்தப் போட்டி இப்பொழுதில்லை. காரணம், எங்களுக்கு பாங்கிலிருந்து கடன் வசதி கிடைப்பதில்லை. ஆகையினால் நாங்கள் அதிக அளவு வாங்கி ஸ்டாக் பண்ணக்கூடிய நிலைமையில் இல்லை. அதனால் தான் வாங்குவதற்கு தயங்குகிறோம். அது தான் முக்கிய காரணம்' என்று சொல்லுகிறார்கள்.

அதற்கு மேலாக, அவர்களுக்கு வாங்குவதற்கு ஓரளவுக்கு பண வசதி இருந்தாலும், அவர்கள் வாங்கி ஸ்டாக் பண்ணுதலுக்குக் காரணம் சர்க்கார் தற்காலம் அனுஷ்டிக்கிற விலைநிர்ணயக் கொள்கை தான். எந்த அடிப்படையில் அந்த விலையை நிர்ணயித்தார்கள் என்று தெரியவில்லை. அதற்கு என்ன பெயர் என்று தெரிய வில்லை. 'ப்ளோர் பிரைஸ்', 'லீலிங் பிரைஸ்', 'கவர்ன்மெண்டு ப்ரொக்யூர்மெண்டு பாலிஸி பிரைஸ்', என்னவென்று தெரியவில்லை. விலை ரூ. 17.10 என்று நிர்ணயித்திருக்கிறார்கள். அவர்கள் அதற்கு சொல்லுகிற காரணம் என்னவென்று பார்த்தால், 'நெல் விலை இறுக்கிவிடக் கூடாது, சட்டை மட்டத்திற்கு வந்துவிடக்கூடாது. ஆகவே குறைந்த விலையை நிர்ணயித்திருக்கிறோம்' என்று சொன்னார்கள். மத்திய சர்க்காருக்கு நாஷனல் ஸ்டாக் வேண்டியிருக்கிறது அவசர நிலைமையை ஒட்டி. அதற்காக வாங்கவேண்டியிருக்கிறது. அப்படி வாங்கும்பொழுது இந்த நிலைமில்லே ரூ. 17 விலை நிர்ணயம் செய்யப்பட்டது. நேரடியாகப் போய் விவசாயிகளிடமிருந்து வலியுறுத்தி ப்ரொக்யூர்மெண்டு பண்ணாமல், மறைமுகமாக மில் முதலாளிகளிடமிருந்து இவர்கள் இந்த விலைக்கு வாங்குகிற காரணத்தினால், மில் முதலாளிகள் இதற்கும் குறைந்த விலையில் வாங்குவதற்குத் தான் தயாராக இருக்கிறார்கள். அவர்கள் ரூ. 16 தான் கொடுக்கத் தயாராக இருக்கிறார்கள். அவர்கள் அரசினருக்கு 10 சதவிகிதம் கொடுத்து விட வேண்டுமென்று கேட்கிறார்கள். என்ன விலையில் என்றால், ரூ. 17.10 மில் முதலாளிகள் அதிகமாக ஸ்டாக் வைப்பதற்கு அஞ்சுகிறார்கள். மின்தல் என்ன நிலைமை ஏற்படுமோ என்று அவர்கள் நினைக்கிறார்கள். ஏற்கனவே 50 சதவிகிதம் வரையில் அரசாங்கம் ப்ரொக்யூர் செய்துகொண்டிருந்தார்கள். மில் முதலாளிகள் காம்ப்ளெஷனில் அதிகமாக விலை கொடுத்து வாங்கி ஸ்டாக் செய்தால், நினைத்த நேரத்தில் சர்க்கார் அவர்கள் குறிப்பிட்ட விலைக்கு அவர்களிடம் மேலும் உள்ள ஸ்டாக்கை கொடுத்து விடவேண்டுமென்று சொல்லிவிடலாம். அதன் மூலம் அவர்களுக்கு நஷ்டம் வரக்கூடிய ஆபத்து இருக்கிறது என்று அவர்கள் அதிகமாக வாங்கி ஸ்டாக் செய்வதற்கு அஞ்சுகிறார்கள். அதிகமாக வாங்கி ஸ்டாக் செய்து வைத்திருந்தால், திடீரென்று தங்கள் தலைமில் நஷ்டத்தை வைத்துவிட்டு, சர்க்கார் மேலும் உள்ள ஸ்டாக்கை அதே விலையில் தங்களுக்குக் கொடுத்துவிடவேண்டுமென்று சொல்லி விட்டால் என்ன செய்வது என்று அஞ்சி, அவர்கள் அதிகமாக ஸ்டாக் வைக்காமல் இருக்கிறார்கள்...

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : நான் ஒன்று கூற விரும்புகிறேன். நாங்கள் விலை ஒன்றும் நிர்ணயம் செய்யவில்லை. 100-க்கு 10 பங்கு அரசாங்கத்திற்கு நீங்கலாகக் கொடுங்கள் என்று தான் சொன்னோம். ஒரு வற்புறுத்தலும் இல்லாமல். ஒரு விலையைக் குறிப்பிட்டு, அந்த விலைக்குக் கொடுங்கள் என்று சொன்னோம். விலை ஒன்றும் நிர்ணயம் செய்யவில்லை.

நான் இன்னொன்றும் கூற விரும்புகிறேன். நான் சில நாட்களுக்கு முன் தஞ்சாவூரில் விசாரித்தேன். இப்பொழுது நாங்கள் எந்த விலைக்கு வாங்குகிறோமோ, அதைவிட ரூ. 2, 3 அதிகமாக இருக்கிற மார்கெட் விலை. மேலும், மற்றென்றும் எனக்குச் சொன்னார்கள். இப்பொழுது தஞ்சையிலே மில்காரர்கள் சொல்லுகிறார்கள் "இப்பொழுது இந்த 10 சதவீதம் அல்ல. மேலும் வேண்டுமானாலும் நீங்கள் வாங்கிக்கொள்ளங்கள்.

13th March 1963]

[கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம்]

மின்னல் வீலை ஏற்போகிறது. அப்படி ஏறும்பொழுது உங்களுக்குக் கொஞ்சம் கொடுக்கவேண்டியிருந்தால் அப்பொழுது எங்களுக்கு நஷ்டம் ஆகும். இப்பொழுது நீங்கள் அதிகமாக வாங்கிக்கொள்ளுங்கள் என்று கூறுகிறார்கள். அப்படி அவர்கள் கொடுப்பதாயிருந்தால் அதையும் வாங்கிக் கொள்ளலாம் என்று நம்முடைய அதிகாரிகளுக்கு நான் சொல்லியிருக்கிறேன்.

திரு. கே. முக்கையா தேவர் : அவர்கள் இஷ்டம் போல் தான் கொடுக்கிறார்கள் அவர்கள் வற்புறுத்தப்படவில்லை என்று சொன்னார்கள், உண்மைதான். போட்டிருக்கிற சட்டம் பில்முதலாளிகளுக்கு சாதகமாக இருக்கவேண்டுமென்ற எண்ணத்தில் தானே ஒழிய, விவசாயிகளுக்கு அனுசூலமாக இருக்கவேண்டுமென்ற எண்ணத்தில் இல்லை. மறைமுகமாக இப்படிச் செய்த ஒரு வேலை தான் இந்த அளவுக்கு வீலை குறைவதற்குக் காரணம். மறைமுகமாக..... நெல் வீலையை (Discourage) செய்கிறார்கள்.

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : மறுபடியும் நான் உறுதியாகச் சொல்லுகிறேன். நாங்கள் கொள்முதல் செய்துகொண்டு வருவது வீலை குறைந்ததற்குக் கொஞ்சம் கூட காரணம் இல்லை என்பதை நான் நிச்சயமாகக் கூறுகிறேன்.

திரு. கே. முக்கையா தேவர் : வேறு என்ன காரணம்? எப்படியாவது வீலைவாசி உயரவேண்டும், விவசாயி செளக்கியமாக இருக்க வேண்டும்.

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : விவசாயி லாபம் சம்பாதிப்பது பற்றி குறை கூற மாட்டேன். அதை நான் வரவேற்கிறேன். சென்ற ஆண்டு வரையில் வீலை ஏறிக்கொண்டே இருந்தது. எல்லோரும் அதுபற்றி கவலைப்பட்டார்கள். இந்த மன்றத்தில் பேசினார்கள், கவலையைத் தெரிவித்தார்கள். இதுவரையிலே அதிகமாக ஏறிக்கொண்டு போனது கொஞ்சம் கூட குறையக் கூடாது என்று கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள் கருதுகிறார்களா என்று நான் தெரிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன்.

திரு. கே. முக்கையா தேவர் : நெல் வீலை குறைய வேண்டும். ரூபாய்க்கு 8 படி அளவுக்கு வந்தால் கூட நான் தயாராக இருக்கிறேன். ஆனால் விவசாய அன்பன் என்று ஒருவன் இருக்கிறான். அவனை நான் நம்பியிருக்கிறது. “உண்டி கொடுத்தோரே உயிர் கொடுத்தவர்” என்று சொல்லுவார்கள். எல்லா விவரங்களும் நமது உலைவர் அவர்களுக்குத் தெரியும். விவசாயிக்கு உணர்ப்புக்குத் தகுந்தபடி ஊதியம் கிடைக்காமல் எந்த அளவுக்கு கஷ்டப்படுகிறான், அவனுக்கு பரம்பரைக் கடன் எவ்வளவு இருக்கிறது. அவன் எப்படி அந்தக் கடனை யெல்லாம் திருப்பிக் கொடுப்பான்? அவன் தியாகம் பண்ண வேண்டுமென்றால் அவனிடம் வேறு ஒன்றும் இல்லை. தன் தலையை வெட்டி தட்டில் வைத்துத்தான் கொடுக்க வேண்டும். எல்லாப் பொருள்களின் வீலையும் குறையவேண்டும், வீலை குறைவது வேறு, வீலை வீழ்வது வேறு. சென்ற ஆண்டுகளில் வற்ற வீலைபால் 5, 10 இறங்குமேயானால் இந்த குறைவை வரவேற்கலாம். அது 1/3 பங்கு வீழ்ந்தால் என்ன ஆவது. அன்று பொதி நெல் ரூ. 60 விற்பது ரூ. 35 விற்கிறது. நெல் வீலை வீழ்ந்திருக்கிறது. அதற்குக் காரணம் தெரியவில்லை. மேலும் ஒரு முக்கியமான விஷயத்தைக் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். காஸ்டு ஆப் ப்ரொடெக்ஷன், காஸ்டு ஆப் லிவிங், ஸ்டாண்டர்டு ஆப் லிவிங் இவையெல்லாம் இருக்கிறது. நமது சர்க்காரே நிர்ணயித்திருக்கிறார்கள். இத்தனை ரூபாய் இருந்தால் ஒரு விவசாயி மனிதனாக வாழ முடியும் என்று நிர்ணயம் செய்யப்பட்டிருக்கிறது. இதற்காக ஒரு கமிட்டி நியமித்து இந்தக் கணக்குகளை யெல்லாம் பார்த்து ஒரு முடிவு செய்தால் அதை நான் கைக்கொள்ள தயாராக இருக்கிறேன். அதேபோல.....

கனம் சபாநாயகர் : நீங்கள் “பினிஷ்” செய்தாகிவிட்டதா?

[13th March 1963]

திரு. கே. முக்கையா தேவர் : இன்னும் முடிக்கவில்லை அதற்குள் மந்திரி அவர்கள் பேசிவிட்டார்கள்.....

கனம் சபாநாயகர் : கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள் “ஸைடு டிராக்” பண்ணக்கூடாது, பாயின்டெட்டாக விஷயங்களைச் சொல்லவேண்டுமென்ப தற்காக மந்திரி அவர்கள் அவ்வப்பொழுது குறுக்கிட்டுப் பேசியிருக்கிறார்கள்.

திரு. கே. முக்கையா தேவர் : விவசாயிகளுக்கு அகிற உற்பத்திச் செலவை கணக்கிட்டுப் பார்த்து, அந்த அடிப்படையிலே விலையை நிர்ணயம் செய்யவேண்டும். அமெரிக்காவில் விவசாயிகள் பாதிக்கப்படாத வண்ணம், “பாரிடி ஆப் பிளாஸஸ்” என்ற முறையில் விலைவாசி இருக்கிறது. அவர்கள் நல்ல முறையில் பண்ணை வைத்து நடத்தி நமக்கெல்லாம் கொடுக்கிறார்கள்.....

கனம் சபாநாயகர் : அங்கத்தினர் அவர்களுடைய பாயிண்டு மில் முதலாளிகளிடருந்து வாங்குவதால் விலை குறைந்துபோய்விட்டது என்பது அடுத்த பாயிண்டு ஏதாவது இருந்தால் அதைச் சொல்லுங்கள்....

திரு. கே. முக்கையா தேவர் : அடுத்தபடியாக, கேரளா போன்ற மாகாணங்களுக்கு நமது மாகாணத்திலிருந்து அரிசி போ வில்லை. அந்த மார்கெட் இல்லை. அதன் காரணமாக விலை குறைந்துவிட்டது....

கனம் சபாநாயகர் : இதை கனம் அங்கத்தினர் முன்னமேயே சொல்லி விட்டார். அப்பற்றும் புதிதாக ஏதாவது பாயிண்டு இருந்தால் சொல்லுங்கள்

திரு. கே. முக்கையா தேவர் : அதோடு, மத்திய சர்க்கார் விலை நிர்ணயம் செய்கிறார்கள் என்று சொல்லுகிறார்கள். அந்த முறையில் நாம் இதை கழித்துக்கட்டக் கூடாது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். முக்கியமாக தங்கக் கட்டுப்பாடு வந்ததன் காரணமாக, “டூஸ் டிரஸ் ஸெல்லிங்” என்கிற முறையில், நெல்லை விற்கக்கூடிய நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. கொஞ்ச நாட்கள் வைத்து விற்பதற்கு அவர்களுக்கு வாய்ப்புக் கிடையாது. கோடவுன் வசதிகள், விவசாய பாங்கு வசதிகள், இவைகள் கிடையாது. சமீபத்தில் தங்கக் கட்டுப்பாடு வந்ததன் காரணமாக, அவர்கள் அடமானமாக வைத்திருக்கும் நகைகளை மீடக் வேண்டும் என்று நோட்டீஸ் வந்து, வற்புறுத்தலின் பேரில் நெல்லை விற்க வேண்டிய நிலைமை ஏற்பட்டது. கிடைத்த விலைக்கு நெல்லை விற்ப்பிருக்கிறார்கள். குறிப்பாக, நமது மாகாணத்திலே, இந்த சமயத்தில்தான் வரிகளையும் சர்க்காரிடமிருந்து வாங்கியிருக்கும் கடன்களையும் கொடுக்க வேண்டியிருக்கிறது. Collection season இந்த சந்தர்ப்பத்தில் கடன்களை யாவது தவணைகளில் திருப்பிக் கொடுப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். நமது நாட்டின் முதுகெலும்பு போன்ற விவசாயிகளுக்கு வரிபைக் குறைத்தால் கூட அது ஒரு தெரிய புண்ணியமாக இருக்கும் என்பதையும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

நமது அரசாங்கத்தில் இன்னொரு எண்ணம் இருந்தது. New Economic Policy அதாவது விவசாயப் பொருளின் விலை குறைந்தால், மற்ற பொருள்களின் விலை குறையுமென்ற எண்ணம் இருந்தது. ஆனால் நெல் விலை குறைந்தும், மற்ற பொருள்களின் விலை குறையவில்லை. ஏறக்குறைய நான்கு மாதங்கள் இதே நிலை நீடிக்கிறது. இதற்கு என்ன காரணம் என்று தெரியவில்லை. பொதுப்படையாகச் சொல்லும்பொழுது, அகில இந்திய ரீதியாக இருக்கலாம் என்று சொல்லப் படுகிறது. உற்பத்தி பெருகவில்லை. நமது மாகாணத்தில் நெல் விலை குறைந்திருக்கிற அளவுக்கு வேறு மாகாணங்களில் குறையவில்லை. அரிசி விலை கூட குறையவில்லை. ஆகவே இந்த ஃப்ளோர் பிளாஸஸ் எடுத்துவிட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

விலை ஏற்றத்தைத் தடுக்க எப்படி சர்க்காரே நியாய விலைக் கடைகளை வைத்து நடத்துகிறதோ, எப்படி பம்பாயில் தங்கத்தை சர்க்காரே வாங்கி விற்பதோ, அதே போல் நெல் விலை வீழ்ச்சியை தடுக்க மத்திய சர்க்காருக்கு

[திரு. ஏ. ஆர். சுப்பையா முதலியார்] [13th March 1963]

ment should undertake an enquiry by experts on the cost of production in the different districts. We feel that such a limited enquiry confined to one State alone may not be adequate."

மேலே கூறியபடி, மாகாண ரீதியில் அல்லாமல் அகில இந்திய ரீதியில் செய்ய வேண்டுமென்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. ஜில்லா ரீதியாகவோ, மாகாண ரீதியாகவோ, காஸ்ட் ஆப் புரொடக்ஷன் என்னவென்று தெரிந்தால்தான், ஏலவாசி கூடியிருக்கிறதா அல்லது குறைந்திருக்கிறதா என்பதைப்பற்றிச் சொல்ல முடியும். அதற்கு வழி செய்யவில்லை. ஃபீனோர் பீனாஸ் நிர்ணயம் பண்ணும்பொழுது தங்கக் கட்டுப்பாடு வரவில்லை. கிராமப் புறங்களிலே உள்ளவர்கள் நகைகளை அடகு வைத்து, அதன்பேரில் 5 கோட்டை அல்லது 10 கோட்டை வாங்கிக்கொண்டிருந்தார்கள். சாதாரணமாக இப்பொழுது நாம் பாங்குகளில் நகைகளை வைக்கக் கூட வரங்க முடியாது. கட்டுப்பாடு இந்தக்கொண்டிருக்கிறது. ரெட்லை அடகு வைத்து, 10 சதவீதத்திற்குமேல் பணம் வாங்கமுடியாது. முன்பெல்லாம் சாதாரண வியாபாரிகள், நகைகளை அடகு வைத்து வாங்கியோ, கொடுக்கியோ செய்து கொண்டிருந்தார்கள். இப்பொழுது வாங்கவும் முடியவில்லை, கொடுக்கவும் முடியவில்லை. வியாபாரம் மந்தித்து விட்டது என்று சொல்கிறார்கள். சினிமாக்கொட்டைகளில் கூட வருமானம் குறைந்துவிட்டது என்று சொல்லுகிறார்கள், மூலதனம் போட்டவர்கள் பப்புகிறார்கள். சாதாரணமாக மாத வருவாய் உள்ளவர்கள் 10-ந் தேதி வரை தங்கள் வருவாயிலிருந்து செலவு செய்து கொண்டு வந்தார்கள். 10-ந் தேதிக்கு மேல் தங்களுடைய மனைவியின் நகைகளை அடகு வைத்து அவசரக் காரியங்களுக்காக கடன் வாங்கி செலவுபடுத்தக் கூடிய நிலைமை இருந்தது. ஒரு மெடிகல் ஸ்டேட்டிஸ்டிக்ஸ் பேய் கேட்டால் கூட விரைபினை குறைந்து விட்டது, விர்பீனை இல்லை என்று சொல்லுகிறார்கள். எங்கே போனாலும் பணம் கிடைக்கவில்லை பணமுடையாட்டி இருக்கிறது. வில்லேஜ் இந்த பாங்கிய வசதிகளை எடுபட்டதால் ஏலை இங்கிவிட்டன. ஃபீனோர் பீனாஸ் நிர்ணயம் செய்யப்பெற்று தங்கக் கட்டுப்பாடு இல்லை. ஆகவே, இப்பொழுது அரை மாற்ற வேண்டிய நிலையில் இருக்கிறோம். என்ன உட்பத்திச் செலவுகிறது, என்ன மிச்சமாகும் என்பதைப் பரக்க வேண்டும். சாதாரணமாக, இந்தே கம் உள்ள நிலத்தில் செலவு பே கரு. 180 கிணக்கு மென்று கணக்குப் போட்டிருக்கிறது. அதாவது 1958-59-ல் இந்த ஏலைப் வைத்து கணக்குப் போடப்பட்டிருக்கிறது. இப்பொழுது இரக்கும் ஏலைப் (ரூ. 35 ஆக இருக்கிறது) வைத்துக் கிணக்கு பரத்தால் ரூ. 100 தான் கிணக்கு. நான்-டெல்டா எரியாவில் அஷ்யூர்ட் இன்கம் கிளையாது. இந்த தங்கக் கட்டுப்பாடு வந்ததினால் ஃபீனோர் பீனாஸ் கூட்ட வேண்டுமென்பது என்னுடைய தாழ்மையான கோரிக்கை. மில்லர்கள் 10 சதவீதம் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்கப்படுகிறது. தஞ்சை ஜில்லாவில் எப்படி நடக்கிற தென்று எனக்குத் தெரியாது. ஆனால் பற்றுகிறதான ஜில்லாக்களிலே இது கம்பல்ஸரியாக இருந்திருக்கிறது. மில்காரர்களுக்கு பர்த்து "நீ 10 சதவீதம் கொடுத்துத்தான் தீர் வேண்டும் என்று சொல்லக் கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. தஞ்சைப் பொறுத்தவரையில் கொள்கை வரவேற்க கூடியதாக இருக்கலாம். ஆனால் பற்றுகிற ஜில்லாக்களில் பிராசுதார்கள் பயப்படுகிறார்கள். 10 கோட்டை நெல் பிடித்தால், 10 சதவீதம் கொடுக்கக்கூடிய நிலைமை வந்தால் மிச்சம் இருக்காது என்று பயப்படுகிறார்கள். "கம்பல்ஸரி" என்று எழுத்து மூலம் இல்லாவிட்டாலும், மறைமுகமாக இருக்கிறது.

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : மதுரையில் தஞ்சை ஜில்லாவைப்

1-00 போன்று மதுரை மில்காரர்கள் பத்து பர்செண்ட் கொடுக்கிறேன் என்று
p.m. சொல்லுகிறார்கள். இந்த மாற்றத்தையும் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

திரு. ஏ. ஆர். சுப்பையா முதலியார் : மதுரை சம்பந்தப்பட்ட மட்டிலும் திருநெல்வேலி டெல்டா எரியாவிலும் இப்படி இருக்கலாம். டெல்டா எரியாவில் நிச்சயமாக, இரண்டு பேகம் வீசையக் கூடிய இடங்களில் கொடுக்க முன் வரலாம். அங்கேயெல்லாம் நெல் இன்றுக்குறைந்து

13th March 1963] [திரு ஏ. ஆர். சுப்பையா முதலியார்]

விடுமோ என்று பயப்படுகிறார்கள். விலை குறைந்து கொண்டு இருப்பதால் பத்து பர்செண்டு வாங்குவதை தஞ்சை ஜில்லாவில் மட்டும் வைத்துக் கொண்டு பாக்கி இடங்களை விட்டுவிடலாம். தஞ்சை ஜில்லாவில் ஜாஸ்தியாகக் கூடக் கொடுக்க தயாராக இருக்கலாம். அதனால் மற்ற இடங்களில் கொட்கரவு பண்ண வேண்டாம் என்பது என்னுடைய தாழ்மையான அபிப்பிராயம். 1957-ல் ப்னர்ஸ் பிக்ஸ் பண்ணியது போல் வைத்துக்கொள்ளலாம். ஸ்டேட் ட்ரேடிங் வைத்துக்கொள்ளலாம். இப்பொழுது கனடா தேசத்திலும் இத்தாலி தேசத்திலும் வைத்திருப்பதாக தெரிய வருகிறது.

"For instance, in Canada there is little free trade in wheat. Privately-owned elevator companies and producer organisations act as agents of the Board for the purpose. . ."

"In Japan, rice which is the principal foodgrain consumed, is purchased on a monopoly basis by the Food Agency of the Government. . ."

அந்த மாதிரி இங்கேயும் செய்யலாம். இடாலியில் செய்திருக்கிறார்கள். ஐப்பாளில் செய்திருக்கிறார்கள். விலைவாசி நேர்ச்சும் நிலைமையில் இருப்பதால் இதைச் செய்யலாம். பம்பாய் சார்பஸ் இருக்கும் இடத்திலும் இதை வைத்துக்கொள்ளலாம். அந்த இடங்களில் ஸ்டேட் ட்ரேடிங் நடத்தலாம். விலைவாசி இறங்குவதற்கு காரணம் என்ன. என் திடீரென்று குறைகிறது முகவியைவைக்கக் கண்டு பிடிக்க ஸ்டேட் ட்ரேடிங் சுமிட்டி ஒன்று போட்டு விசாரணை செய்து ஒரு முடிவு செய்ய வேண்டும் என்று சொல்லிக்கொண்டு என் பேச்சை இத்துடன் முடித்துக்கொள்வதற்கு.

* திரு. அ. பெ. தர்மலிங்கம் : மதிப்பிற்குரிய சட்ட மன்றத் தலைவர் அவர்களே, பொதுவாக விவசாய வரியைப்பற்றி பேசுகிற நேரத்திலும் சரி விவசாயிகளுக்கு நன்மையைச் செய்ய வேண்டும் என்று பேசுகிற நேரத்திலும் சரி விவசாய மானிய கோரிக்கையைப் பற்றி பேசுகிற நேரத்திலும் நெருக்கடியான நிலைமையில் அவசர அவசரமாக பேச வேண்டியதாக இருக்கிறது. பரி நேரத்தில் தான் அவைகள் வருகின்றன. அவசர அவசரமாக பேசி விட்டு திடீரென்று முடிக்க வேண்டிய நிலைமை ஏற்படுகிறது. அதனால் பேச வேண்டியது எல்லாவற்றையுமே பேச முடியாமல் இருக்கிறது. சொல்ல வேண்டியவைகளையெல்லாம் சொல்ல முடியாமல் இருக்கிறது. அதன் காரணமாக இன்று அதிகப்படியான நேரத்தை ஒதுக்கிக் கொடுக்கும்படியாகக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். மற்றவை களைப்பற்றி பேசும்போது அதிகப்படியான நேரம் கொடுப்பது போன்ற விவசாயிகளைப்பற்றி பேசும்போதும் அதிகப்படியான நேரத்தை ஒதுக்கும் படியாகக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அப்படி ஒதுக்கினால் தான் நலமாக இருக்கும் என்பதையும் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

MR. SPEAKER: The time allotted for the discussion of this subject is one hour. According to the rules, this time-limit cannot be extended. If the hon. Member wants, he can sit in the Rules Committee and persuade the Committee to change the rule and prescribe even three hours for the discussion of such subjects. I have absolutely no objection to it. But, as per the rule in force just now, the time allotted cannot be extended. Moreover, I wish to point out that during the discussion on the Agriculture Demand and also the Additional Assessment and Additional Water Cess Bill, 1963, one hon. Member after another have spoken on the same points. So, I would like the hon. Member to refer to some new points, if he has any, instead of repeating the same points referred to already, over and over again. Just like the hon. Member

[Mr. Speaker]

[13th March 1963]

Sri Subbiah Mudaliyar who said that the Government may purchase the entire requirements from Thanjavur and leave the other districts, the hon. Member may also refer to some new points.

திரு. அ. பெ. தர்மலிங்கம் : அவசிய கட்டமாக இருப்பதால் அதிகப் படியான நேரம் ஒதுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

MR. SPEAKER : The hon. Member is dilating upon the same points. Let him give some fresh suggestions.

திரு. அ. பெ. தர்மலிங்கம் : நெல் விலை குறைந்திருக்கிறது என்று நாங்கள் சொல்லும்போது ரூபாய்க்கு 3 படி அரிசி கொடுக்கின்றோம் என்று சொன்னவர்கள் இப்போது இப்படிப் பேசுகிறார்களே என்று பலர் சொல்லக்கூடும். நெல் விலை குறைந்திருக்கிறது. என்றாலும் அரிசி விலை குறையவில்லை. உற்பத்தி அதிகரித்திருக்கிறது என்றும் சொல்லும்போது அரிசி விலை, இன்னும் குறையவில்லை. உற்பத்தி அதிகமாக இருக்கிறது என்று சொல்வதும் இந்த நேரத்தில் நெல் விலை குறைவாகத்தான் இருக்க வேண்டும். மூன்று படி அரிசி ஒரு ரூபாய் என்று விற்ப்பட்ட காலத்தில் மண் வெட்டியுடைய விலை மூன்று பணமாக இருந்தது. அதே மண் வெட்டி இன்றைக்கு ஆறு ரூபாய்க்கு விற்ப்படுகிறது அப்படிக்கொடுத்து வாங்கினாலும் மூன்று பணத்திற்கு வாங்கி மண் வெட்டியின் தரம் உள்ளதாக இல்லை ஆறு ரூபாய்க்கு வாங்கிய மண் வெட்டி. இதனால் உற்பத்தி பொருள்களின் செலவு அதிகமாக இருக்கிறது. அந்த செலவு இன்னும் குறைபடவில்லை. உற்பத்தி பொருள்களின் விலையை குறைக்க வேண்டும். அதன் விலைகள் இன்றைக்கு ஏறிக்கொண்டே போகின்றன. விவசாயம் கழிந்து அறுவடை ஆக்கக்கூடிய காலத்தில் விலை குறைவாக இருப்பது வழக்கம் தான் என்று கனம் அமைச்சர் குறிப்பிட்டார். ஏன்? விவசாயிகள் அறுவடைக்கு முன் பட்ட கடன்களுக்கு நெல்லை விற்க வேண்டிய அவசியம் ஏற்படுகிறது. அறுவடைக்கு முன்னதாக குறுணி, பத்தக்கு வட்டிக்கும் பணம் வாங்க வேண்டியதாக இருக்கிறது. அப்போழுது அறுவடையானவுடன் கொடுத்துவிடுகிறேன் என்று சொல்லித்தான் வாங்க வேண்டியிருக்கிறது. அரசாங்கம் விவசாயிகளுக்கு கடன் கொடுத்து உதவி செய்ய வேண்டும் என்று பல விதமாக கடன் வசதிகளைச் செய்து கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதனால் விவசாயிகள் கடன் வாங்குகிறார்கள். ஆனால் அவர்களும் அறுவடை சமயத்தில் நெருக்குகிறார்கள். சில சமயம் மகசூலோடு ஜப்தியும் செய்கிறார்கள். அதனால் விவசாயி கண்டு முதல் நெல்லை வீட்டிற்குக் கொண்டு வந்து கூட பார்க்க முடியாமல் களத்திலேயே அளந்தவிட வேண்டிய நிலைமை ஏற்படுகிறது. சரீப் காலத்தில் என்ன சொல்லுகிறார்கள் என்றால் சடன் வாங்கி விட்டு அதை திரும்பி கொடுக்கும் போது சடனை உதவி செய்யதற்காகக் கொடுக்கவில்லை உபத்திரவத்திற்குத்தான் கொடுத்திருக்கிறார்கள் என்று சொல்லுகிறார்கள். சடனைத் திரும்பிக் கொடுக்க விவசாயிகளிடத்தில் பணம் கிடையாது. அதனால் அவர்கள் நெல்லை விற்புத்தான் கொடுக்க வேண்டியதாக இருக்கிறது. அப்போழுது கேட்கிற விலைக்குக் கொடுக்க வேண்டியதாக இருக்கிறது. அப்படிக்கொடுத்துவாலும் அந்த சமயத்தில் நெல்லை வாங்குவதற்கு யாரும் முன் வருவதில்லை. மற்றும் தமிழ் நாட்டில் அறுவடை காலத்தில் தான் தேர் திருவிழாக்கள் எல்லாம் வருகிறது. புரட்சி மாதம் கார் அறுவடை ஆனவுடன்தான் தீபாவளி வருகிறது. பக்கத்து வீட்டில் குழந்தைகளுக்கு தண்ணி வாரங்குவதனால் விவசாயிகளும் தங்களுடைய குழந்தைகளுக்கு தண்ணி தீபாவளிக்காக வாங்க வேண்டியதாக இருக்கிறது. தை மாதத்தில் சம்பா அறுவடையின் போது தான் மாசி மகம், பங்குனி உத்தரம், சித்திரை திருவிழாக்கள் வருகின்றன. அறுவடைக்குப் பின்தான் பொங்கல் வருகிறது. அறுவடைக்கு முன் அது வந்தாலும் பிற்பட்டு வந்தாலும் மற்ற திருவிழாக்கள் இருக்கின்றன. அவைகளுக்கு விவசாயி செலவு செய்ய வேண்டியதாக இருக்கிறது. இப்படி பல செலவுகள் அறுவடைக்

13th March 1963] [திரு. அ. பெ. தர்மலிங்கம்]

காலங்களில் விவசாயிகளுக்கு வருகின்றன. அதற்கு தனியாக பணம் வைத்துக்கொள்ள முடியவில்லை. அதனால் நெல்லை விற்புத்தான் தீர வேண்டியதாக இருக்கிறது. இந்தச் செலவு சமயங்கள் எல்லாம் வியாபாரிகளுக்கு நன்றாகத் தெரியும். அந்த சமயத்தில் வியாபாரிகள் எந்த விலை கொடுத்தாலும், அதை வாங்கிக்கொள்ள முடியும் என்ற நம்பிக்கையோடு இருக்கிறார்கள். நெருக்கடி காரணத்தால் வியாபாரிகள் கொடுத்த விலையிலேபே வாங்கிக்கொள்ளுகிறார்கள். விவசாயிகள் சமீபகாலத்தில் நகைகள் கொடுத்தாலும் கடன் வாங்க முடியவில்லை. கூட்டுறவுச் சங்கங்களிலும் நெல்லை ஈடு வைத்துக் கொண்டு பணம் கொடுக்க மறுக்கிறார்கள். இந்த நிலைமை இப்பொழுது எங்கள் ஜில்லாவில் ஏற்பட்டிருக்கிறது. இந்த நெருக்கடியில் சர்க்கார் மில்காரர்களுடன் பத்து பர்செண்ட் தர வேண்டும் என்று ஒப்பந்தம் செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். அதன் படி பார்த்தால் அதன் விலை மணக்கு 15 முதல் 17 ஆகிறது. மில்காரர்கள் பத்து பர்செண்டு சர்க்காருக்குக் கொடுத்து விட்டு மீதியுள்ள 90 பர்செண்ட் அவர்கள் தங்களை விற்பும் கொள்ளலாம் என்று சொல்கிறார்கள். அதனால் எல்லா நெல்லையும் சர்க்காருடைய விலைப்படி வாங்கி விட்டு சர்க்காருக்கு பத்து பர்செண்டு கொடுத்தது போக மீதமுள்ள 10 பர்செண்டை அதிக விலை வைத்து விற்பார்கள். ஒரு விவசாயி தன்னுடைய நெல்லை எந்த வியாபாரியிடம் கொடுத்தாலுமே அதை வியாபாரியிடம் சென்று அதிக விலை கொடுத்துத்தான் வாங்க வேண்டியதாக இருக்கிறது. நெல்லை கொடுத்த பிரகு இரண்டு மாடங்கள் கழித்து அரிசி வாங்கும் போது அதிகப்படியான விலை கொடுத்து வாங்க வேண்டியதாக இருக்கிறது. நெல் விலை குறைந்தாலும் அரிசி விலை குறையவில்லை. அந்த அளவில் இப்பொழுது அரிசி 125 அல்லது 130 காசுக்கு விற்கப்படுகிறது. இது எங்கு கொண்டு போய் வீடும் என்பதைப் பார்க்க வேண்டும். இப்படிப்பட்ட காரணத்தால் இந்த நேரத்தில் ஒன்றைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். அரசாங்கம் மில்காரர்களிடமிருந்து பத்து பர்செண்ட் வாங்குவதைவிட அரசாங்கம் நோடியாகவே விவசாயிகளிடமிருந்து வாங்கவேண்டும். அத்தடன் கூட்டுறவு சங்கங்கள் மூலம் விவசாயிகளுக்கு கடன் கொடுக்க முன் வர வேண்டும். இப்பொழுது கொடுக்கப்படுகிறது என்று கனம் அமைச்சர் சொல்லுகிறார். அப்படி கொடுக்கப்படவில்லை என்று சொல்கிறேன். இன்று எங்கள் ஊரிலிருந்து வந்திருப்பவர் சொல்கிறார். இருபது மூட்டை ஈடு வைத்தால் 100 ரூபாய் கூட கொடுக்க மறுக்கிறார்களாம். விவசாயிகளுக்கு ஒரு உதவி தொகை (Subsidy) அளிக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். (பேச்சு சிறிது நேரம் நிறுத்தப்பட்டது).

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : இப்பொழுது கொஞ்சம் அவகாசம் கிடைத்தால் ஒன்றை மட்டும் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். விவசாயிகள் எவ்வளவு கொடுக்க வேண்டும் என்று சொன்னாலும் அதை பணம் கொடுத்து வாங்க அரசாங்கம் தயாராக இருக்கிறது என்பதை தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

திரு. அ. பெ. தர்மலிங்கம் : என்ன விலை அரசாங்கம் கொடுக்கிறது என்று கேட்கிறேன். அரசாங்கமே விவசாயிகளிடமிருந்து நேரடியாக கொள்முதல் செய்ய வேண்டும். ஆனால் அது வியாபார நோக்கமாக இருக்கக் கூடாது. அக விலை உயர்வால் அக விலை உயர்வை அனுசரித்து அதிக பட்சம் விலையை நிர்ணயம் செய்ய வேண்டும். என்ன விலை அரசாங்கம் கொடுக்கிறார்கள் என்று கேட்க விரும்புகிறேன்.

கனம் சபாநாயகர் : பேசுகிறீர்களா அல்லது கேள்வி கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறீர்களா? கேள்வி கேட்பதாக இருந்தால் உட்காருங்கள். அங்கு தினர்கள் இரண்டு பேரும் நேரடியாகப் பேசக் கூடாது.

திரு. அ. பெ. தர்மலிங்கம் : கனம் அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னதற்கு பதில் அளிக்க வேண்டும் என்பதற்காகத்தான் சொன்னேன். அதிகமாக விலை விற்பதாக யாரோ தங்களிடம் சொன்னதாக அமைச்சர் சொல்லுகிறார்கள். நிச்சயமாக விவசாயிகள் யாரும் சொல்லி இருக்க முடியாது.

[திரு. அ. பெ. தர்மலிங்கம்]

[13th March 1963]

மந்திரிகளிடம் ஏதாவது பேசவேண்டுமென்பதற்காக சிலர் மூட்டைக்கு 2 ரூபாய் ஏறிவிட்டதென்று சொல்லியிருக்கக்கூடும். அதைச் சொல்கிறேன் தவிர வேறு ஒன்றும் இல்லை.

கனம் சபாநாயகர் : எவ்வளவு ரூபாய்க்குக் கொடுக்கிறோம் என்று நீங்கள் சொல்லுங்களேன்.

திரு. அ. பெ. தர்மலிங்கம் : மற்ற பொருள்களின் விலை உயர்ந்திருக்கும் அளவுக்கு இருந்தால் போதும்.

கண்டரோல் இருந்த காலத்தில் நெல்லுக்கு ஒரு போனஸ் கொடுத்தார்கள். அதே போல், விவசாயிகளுக்குக் கூப்பன் சிஸ்டம் வைத்து போனஸ் கொடுத்தால் உதவியாக இருக்கும் என்ற கருத்தை நான் தெரிவித்துக்கொண்டு என்னுடைய வார்த்தையை முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

* திருமதி சி. குமந்தையம்மாள் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, நெல் விலை மிகவும் குறைந்திருக்கிறது என்பதை நாம் நன்றாக உணர்கின்றோம். அந்த நெல்லை உற்பத்தி செய்யக் கூடிய விவசாயிகளுக்கு மிகவும் இன்றியமையாத பொருள்களாக, விவசாயத்திற்கு உபயோகப்படுகிற பொருள்களாக உப்பு, பிண்ணாக்கு போன்ற பொருள்கள் இருக்கின்றன. அந்தப் பொருள்கள் விவசாயிகளுக்குக் கிடைப்பதில் சாதாரணமாகக் கஷ்டம் இருக்கிறது. அந்தப் பொருள்களின் விலையும் அதிகமாகத்தான் இருக்கிறது என்பதை யாரும் மறுக்க முடியாது.

நிலத் தீர்வை, தண்ணீர்த் தீர்வை இவற்றை இன்றைக்கு நாம் போட்டிருக்கும் நிலைமையில், நெல்லை இப்பொழுது விற்கக் கூடிய விலைக்கு விற்றுத் தீர்வையை அவர்கள் கட்ட முடியுமா என்று யோசித்துப் பார்க்க வேண்டும். கண்டிப்பாக அதைக் கட்ட முடியாது என்பதை இந்தச் சபை முன்பு நான் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

விவசாயிகளுக்குக் கால்நடைகள் மிகவும் அவசியமாக இருக்கின்றன. ஒரு ஜோடி நல்ல மாடு வாங்க வேண்டுமானால், ரூ. 1,000, ரூ. 1,250க்கு குறைவான விலைக்கு வாங்க முடியாது. மாடு இல்லையென்றால் பண்ணையைச் சரியாக நடத்த முடியாது. மாட்டுக்குத் தீவனமான தட்டு பத்து ரூபாய், பத்தரை ரூபாய்க்கு விற்கிறது. பருத்திக் கொட்டை ஒரு மணு நாலரை ரூபாய்க்கு விற்கிறது.

கனம் சபாநாயகர் : மண் வெட்டியின் விலை குறையவில்லை என்று ஒரு கனம் அங்கத்தினர் சொன்னார்கள். நீங்கள் மாட்டின் விலை குறையவில்லை என்று சொல்கிறீர்கள். ஆகவே, என்ன செய்ய வேண்டும்? அதைச் சொல்லுங்கள்.

திருமதி சி. குமந்தையம்மாள் : இன்றைக்கிருக்கும் நிலைமையில் விவசாயிகள் உபயோகிக்கக் கூடிய பொருள்களின் விலையெல்லாம் இறங்காமல் இருக்கிற இந்த நேரத்தில், விவசாயிகள் உற்பத்தி செய்த நெல்லின் விலை மிகவும் சரிந்திருப்பது வருந்தத் தக்கதாகும். அதே நேரத்தில், விவசாயிகளுக்கு நன்மை செய்கிறோம் என்று சொல்லி நல்ல பிரசாரம் செய்யும்போது, இன்றைக்கிருக்கும் விவசாயிகள் உற்பத்திக்குச் செலவு செய்ததைக்கூட எடுக்க முடியாமல், வாங்கிய கடனைத் திருப்பிக் கொடுக்க முடியாமல் கஷ்டப்படுகிறார்கள். கூட்டுறவு சொசைட்டிகளில் நெல்லை வைத்துக்கொண்டு கடன் கொடுப்பதாகச் சொல்கிறார்கள். ஆனால், கடன் கேட்கப் போனால், மிகவும் குறைவாகத்தான் கடன் கிடைக்கிறது. “கோடென்ஸ்” வசதிகள் குறைவாக இருப்பதால், “நான் முந்தி நீ முந்தி” என்று வருரேர் களைதவிர, அங்கே யாராவது டொலிட் பண்ணுகிறார்களா என்று பார்த்தால் ரொம்பக் குறைவு. அந்தத் மாதம் நெல் விலை ஏறும் என்று சொன்னாலும், அதுவரை விவசாயிகள் செலவுக்கு என்ன செய்வது? அடுத்த போகத்திற்கு இப்போதே நடவு நட வேண்டும். நாளொன்றுக்கு இரண்டு ரூபாய் கூலி கொடுத்தாலும் ஆட்கள் வருவதில்லை. இரண்டு ரூபாய்

13th March 1963] [திருமதி சி. குழந்தையம்மாள்]

கூலி கொடுத்தாலும், ஆறு மணி நேரம் தான் வேலை வாங்கவேண்டும். அதுவும் பக்கத்தில் நின்று வாங்கினால், அடுத்த நாள் வேறு இடத் திற்குப் போய்விடுவார்கள். பக்கத்தில் நின்று வேலை வாங்காமல், ஆறு மணி நேரம் வேலையை, இரண்டு ரூபாய் கூலி கொடுத்து விவசாயம் செய்யவேண்டியிருக்கிறதென்றால், விவசாய உற்பத்தியை எந்த அளவுக்குப் பெருக்க முடியும் என்பதை இந்தச் சபை சிந்தனை செய்து பார்க்கவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

Mr. SPEAKER: The Hon. member is expressing only difficulties and not solutions.

திருமதி சி. குழந்தையம்மாள் : இந்தக் கஷ்டங்களை நீக்குவதற்காக வேண்டி, விவசாயிகளுக்கு மிக அத்தியாவசியமான பொருள்கள் குறைந்த விலையில் கிடைப்பதற்கு வேண்டிய எல்லாவிதமான சௌகரியங்களையும் செய்ய வேண்டும் என்பதை இந்த இடத்தில் நான் ரூபாய்க்கு விற்கிறது கிறேன். நெல்லின் விலை ஒரு பொதி 70 ரூபாய்க்கு விற்கிறது.

கனம் சபாநாயகர் : விவசாயிக்குக் கட்டுப்படியான விலை என்ன என்பதை வேண்டுமானால் சொல்லுங்கள்.

திருமதி சி. குழந்தையம்மாள் : ஒரு பொதி நெல் 90 ரூபாய் விலைக்குக் கேட்டால் எத்தனை பொதி வேண்டுமானாலும் கொடுக்கிறோம். எவ்வளவு வேண்டுமானாலும் வாங்கிக்கொள்ளலாம். சேற்றை ஆண்டில் பொதி 100 ரூபாய், 105 ரூபாய்க்கும் கூட விற்கிறது. பொதி 90 ரூபாய் விலை என்றால், சர்க்காருக்கும் பத்து ரூபாய் லாபம்; விவசாயிக்கும் இருபது ரூபாய் லாபம். ஆக, ஒரு பொதி நெல் 90 ரூபாய் விலைக்கு வாங்கி கொண்டால், எவ்வளவு வேண்டுமானாலும் கொடுக்க முடியும் என்ற என்னுடைய கருத்தைத் தெரிவித்துக்கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* திரு எம். தண்டாயுதபாணி : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, நெல் விலை வீழ்ச்சியைப்பற்றிக் குறிப்பிட்டுப்போத, “தஞ்சை ஜில்லாவில் மட்டும் வாங்கிக்கொள்ளலாம், மற்ற ஜில்லாக்களில் கொள்முதல் செய்யவேண்டிய அவசியம் இல்லை” என்று இங்கே கூறப்பட்டது. நானும் அந்தத் சருத்தைத்தான் இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் வலியுறுத்த விரும்புகிறேன். சர்க்கார் நிர்ணயித்திருக்கும் ரூ. 17.10 விலையில் ஏக்கர் ஒன்றுக்கு இரண்டு மூட்டைகள் வீதம் ஒரு லட்சம் டன் அரிதிகான் சர்க்காரிலே கொள்முதல் செய்யப்போவதாகக் கூறுகிறார்கள். அந்தப் அடிப்படையில், எங்கள் ஜில்லாவில் மட்டும் கொள்முதல் செய்தால் நிச்சயமாக மூப்பது லட்சம் மூட்டைகளையும், ரூ. 17.10 விலைக்கு, விவசாயிகள் நிச்சயமாக கொடுக்கத் தயாராக இருக்கிறார்கள். ஆனால், மில்காரர்களிடமிருந்து கொள்முதல் செய்யப்படும் காரணத்தால், விவசாயி உற்பத்தி செய்யும் அவ்வளவு நெல்லும் ரூ. 17.10 க்கேகொள்முதல் செய்யப்பட்டுவந்து தஞ்சை ஜில்லாவில் இப்படி விவசாயிகள் நஷ்டம் அடைகிறார்கள், அவர்களைப் பாதிக்கும் என்று சர்க்கார் நினைத்திருந்தால், நிச்சயமாக அறுவடை செய்யும் இந்த நேரத்தில் விலையை வெளியிடாமல் 2 மாதங்கள் சமீத்து, மில்காரர்கள் கொள்முதல் செய்த பிறகு, அவர்கள் இரண்டு ரூபாய் நஷ்டம் அடைந்தாலும் பரவாயில்லை, அவர்கள் அதை ஏற்றுக்கொள்ளலாம் என்று அரசாங்கம் எண்ணியிருந்தால் இரண்டு மாதங்கள் சமீத்து இந்த விலையை வெளியிட முடியுமல்லவாம். ஆரம்பத்திலேயே, ரூ. 17.10 விலைக்கு நிச்சயமாகப் பத்து சத வீதம் கொடுக்கவேண்டும் என்று மில்காரர்களிடத்தில் சொல்லி விட்ட காரணத்தால், விவசாயிகளிடமிருந்து இப்பொழுது எவ்வளவு நெல் வந்தாலும், ரூ. 17.10 விலையைத்தான் மில்காரர்கள் கொடுக்கிறார்கள். இதையப்பற்றி நான் பல முறை கூறியிருக்கிறேன். தஞ்சை ஜில்லாவில் மட்டும் கொள்முதல் செய்யப்பட்டுமேயானால், மற்ற ஜில்லாக்களிலிருந்து வரும் வியாபாரிகளாவது சற்று அதிகமான விலை கொடுத்து வாங்க வசதி இருக்கும். அதற்கு நேர்மாறாக, சேனை மாநிலம் பூராவும் கொள்முதல் செய்யப்பட்டுவந்த காரணத்தால், தஞ்சை ஜில்லாவில் நெல் விலை ஏறுவதற்கு

[திரு. எம். தண்டாயுதபாணி] [13th March 1963]

வழிவகை கிடையாது. ரூ. 17.10 வீலை வீதம் ஒரு லட்சம் டன் அரிசனய நிச்சயமாக எங்கள் ஜில்லாவில் விவசாயிகள் கொடுக்கத் தயாராக இருக்கிறார்கள். வீலையை ஏற்றத் தேவையில்லை. ஆனால், ஏக்கர் ஒன்றுசுரு இரண்டு மூட்டை வீதம் வாங்கிக்கொண்டு, பாக்கி நெல்லை, மார்க்கெட்டில் நல்ல வீலைக்கு விற்க வசதி ஏற்படுத்தினால் நல்ல முறையில் உமையும். அதற்கு மாறாக எல்லா ஜில்லாக்களிலும் கொள்முதல் செய்வதால் தஞ்சை ஜில்லாவை மாத்திரம் இது கடுமையாகப் பாதிக்கிறது என்பதை நான் இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் தெரிவித்தகொள்கிறேன். அமைச்சர் அவர்கள், “இரண்டு ரூபாய், பூன்று ரூபாய் அதிகமாக இருக்கிறது” என்று கூறுகிறார்கள். குறிப்பாக எங்கள் ஜில்லாவில் 18 ரூபாய்க்குமேல் நெல் விற்பதே இல்லை. இன்று அந்த நிலை இருப்பதை கனம் அமைச்சர் தினர்கள் அணையும் பார்க்கலாம். 18 ரூபாய்க்கு மில்லெ கொள்முதல் செய்யப்படும் நெல் 59 கிலோகிராம் எடை கொண்டது. சர்க்காரிலே நிர்ணயித்திருக்கும் அளவு 57 கிலோகிராம். மில்லில் 59 கிலோகிராம் நெல் 18 ரூபாய்க்கு வாங்கப்படுகிறது. இரண்டு கிலோகிராம் வித்தியாசத்திலேதான் இந்த வீலை சற்று அதிகமாக—ரூ. 17.10க்கும் ரூ. 18 க்கும் உள்ள வேறுபாடாக—இருக்கிறது தவிர, மிகாரர்கள் நிச்சயமாக அதிகமாக லாபம் சம்பாதிக்கிறார்களே தவிர நிச்சயமாக நஷ்டம் உடையப் போவதில்லை.

அது மட்டுமல்ல மில்காரர்களுக்கு கொடுக்கப்படுவதாகச் சொல்லும் சலுகையை விவசாயிக்குக் கொடுத்தால் மிகவும் நலமாக இருக்கும் மத்திய சர்க்காரிடத்திலிருந்து கேட்டுக்கொடுக்கப்படும் என்று முன்பு அமைச்சர் அவர்கள் கூறியிருப்பது எங்கு ஞாபகம் இருக்கிறது. அதையாவது விவசாயிக்குக் கொடுத்தால் மிக நலமாக இருக்கும். நிர்ணயம் செய்யப்பட்ட இந்த வீலைக்கு நெல் வீலை இறங்கிவிட்டதனால், சாதாரண ஏழை எளிய விவசாயிகள் தான் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். காரணம், அவர்களிடமிருந்து நெல்லை ரூ. 1.10க்கு விற்ப்புவிட்டதனால், இனி வீலை ஏறினாலும் அவர்கள் பயன் அடையப் போவதில்லை. அவர்கள் அறுவடை செய்த நெல்லைக் கொடுத்தவிட்டார்கள். டணக்காரர்கள், வசதி படைத்தவர்கள்தான் பயன் அடையக் கூடும். இனியாவது இதபோன்ற நிலைமை ஏற்படுத்தாத நல்ல முறையைப் பரிசீலனை செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு என்னுடைய உரையை முடிக்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. டி. எஸ். சசிவர்ணத் தேவர் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, சண்டை வந்தால் நியாயம் பிறக்கும் என்கிற பழமொழி ஒன்றுண்டு....

கனம் சபாநாயகர் : அதிலே ரொம்ப அக்கறை உடையவரா நீங்கள் ?

திரு. டி. எஸ். சசிவர்ணத் தேவர் : சண்டை பிறந்தால் நியாயம் பிறக்கும் என்பார்கள். “லேலி” முறையில், நேரடியாக விவசாயிகளிடம் சென்று வசூலுக்கு இரண்டு மூட்டை என்று வாங்கிய ஒரு முறை ஏற்கனவே இருந்தது. அந்த முறையை மாற்றி, மில்காரர்களிடமிருந்து நெல் வாங்குவது என்கிற முறையினால்தான் தகராறு ஏற்பட்டிருக்கிறது என்று நான் நிச்சயமாக சொல்ல முடியும். சென்ற தேர்தல் நடந்த காலத்தில் மில் முதலாளிகள் அரசாங்கத்திற்கு டணம் தந்து, சதி ஏற்பட்டு இம்மாதிரி நெருக்கடி நிலை வந்திருக்கிறது.

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : கனம் அங்கத்தினர் எப்பொழுதும் “சதி” “மோசம்” போன்ற குற்றச்சாட்டுகளில் மிதந்தக்கொண்டிருக்கிறார் இந்த ஆட்சிக்கும் மில்காரர்களுக்கும் ஒப்பந்தம் என்று சொல்வது முறையற்றது என்று நான் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

திரு. டி. எஸ். சசிவர்ணத் தேவர் : நான் முறையற்றதாகச் சொல்லவில்லை. ஏற்கனவே நடந்த நடவடிக்கையில் தவறுதல், தப்பு ஏற்பட்டது. ஏற்கனவே இருந்த முறையை மாற்றியதனால் தவறு ஏற்பட்டது. மில்காரர்கள் மூலமாக கொள்முதல் செய்வதால் இவ்வளவு கஷ்டம் இப்பொழுது ஏற்பட்டிருக்கிறது. நேரடியாக விவசாயிகளிடமிருந்து வசூலுக்கு

13th March 1963]

[திரு. டி. எல். சசிவர்ணத் தேவர்]

இரண்டு மூட்டை வீதம் கொள்முதல் செய்துக்கொண்டு, பாக்கியை அவர்களே விற்றுக்கொள்ளலாம் என்று விட்டிருந்தால் நிச்சயமாக விலை இறங்கியிருக்காது. தனிப்பட்ட முறையில் நான் ஒன்றும் சொல்லவேண்டிய அவசியம் இல்லை. நாளைக்கே இந்த முறையை மாற்றிவிடும். மிச்சமுள்ள நெல்லை நேரடியாக விவசாயிகளிடமிருந்து வாங்குவது என்ற முறையைக் கொண்டுவந்து, மில்காரர்களிடமிருந்து வாங்குவது என்ற முறையை வாபஸ் வாங்கடும். நிச்சயமாக விலை இறங்காது. ஆகவே, தயவு செய்து, ஒன்று ஸ்ட்ரிக்ட் பண்ணுங்கள். இல்லையானால், அரசாங்கம் மில்களிடமிருந்து வாங்கும் முறையாவது வாபஸ் வாங்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய வார்த்தையை முடிக்கிறேன்.

*திரு. சா. கணேசன் : கனம் தலைவர் அவர்களே, எனக்கு முன்பு பேசியவர்கள் மிக விளக்கமாகப் பேசியிருக்கிறார்கள். நானும் அவர்கள் பேசியதையே நீளப் பேசி நேரத்தைபோக்க விரும்பவில்லை. ஒன்றை நாம் மனதில் கொள்பாடுகளேனும். விவசாயிகளுக்கு ஆறுதல் தர வேண்டியது மிகவும் இன்றியமையாதது ஒன்று. தனக்குத்தானே ஜெமானாக இருந்து கொண்டு, தன்னித்தானே வேலை வாங்குகிற ஓர் அற்புதமான சமூகத்தினர் விவசாயிகள். அந்தக் கருத்தை மனதில் கொண்டு இந்தப் பிரச்சினையை அணுகவேண்டும். முதலில் நெல் விலை இறங்கவேண்டாது. அது எனது தாழ்மையான வேண்டுகோள். நெல் விலை ரூபாய்க்கு பத்தப்படி, எட்டுப்படி என்று ஆனாலும் பர்தசமில்லை என்றால் எப்போது? மணவெட்டி விலை எட்டண, மாடு விலை 50 ரூபாய் என்று வரட்டும், அப்போது நெல் விலை குறைவதற்குள் அரிசேபிக்கவில்லை. அப்படியின்றி நெல் விலை மூட்டை 17 ரூபாய் என்று, 15 ரூபாய் என்று குறைகிறபோது இன்றைக்கு மிளகாய், பருப்பு, புளி, உப்பு போன்ற இன்றியமையாத உலாவுப் பண்டங்களின் விலையும், கலப்பை, மணவெட்டி, மாடு போன்ற சாதனங்களின் விலையும் இந்த நெல் விலை குறைவுக்கு ஏற்றபடி குறைந்திருக்கிறதா? நெல் விலை குறைந்தால் பாதசமில்லை. மற்றவற்றின் விலையையும் இந்த விலை அடிப்படையில் குறையுங்கள். அப்படி உங்களால் குறைக்க முடியாவிட்டால் நெல் விலையில் போய் கை வைப்பது பாபம்.

மேயாளத்தில் இருந்து நெல் வாங்க இவ்வாண்டு வியாபாரிகள் வரவில்லை, அதனால் நெல் விலை குறைந்தது என்று கனம் விவசாய அமைச்சர் சொல்கிறார்கள். இன்றைக்கு மேயாளத்தில் இருந்து நெல் வாங்க வியாபாரிகள் வந்தாலும் இங்குள்ள விவசாயிகளிடத்தில் ஒரு மணி கூட நெல் இல்லை. நடுத்தரத்தில் உள்ள மில் முதலாளிகள், நெல் வியாபாரிகள் போன்றவர்களிடத்தான் நெல் இருக்கும். அவர்கள் இந்த நிலையைப் பயன்படுத்தி கொள்முதல் செய்து பின்னர் விலையைக் கூடுதலாக்கவே போகிறார்கள். அப்படி ஒரு சூழ்நிலையை உண்டாக்க விடுவது நியாயமாகுமா, உகர்த்தமாகுமா என்று அரசாங்கம் சிந்திக்க வேண்டும்.

அடுத்தபடியாக கனம் திரு. பக்தவத்சலம் அவர்களே சொன்னார்கள் “இப்பொழுதே எங்கனிடத்தில் இருந்து நீங்கள் எவ்வளவு வாங்குவதாகக் குறித்திருக்கிறீர்களோ அதை வாங்கிக்கொண்டு விடுங்கள். பின்னர் ஏறிப் போய்விடலாம்” என்று மில்காரர்கள் சொல்கிறார்கள் என்று. இது விரந்தே கனம் அமைச்சர் அவர்களுக்கும், மற்ற அங்கத்தினர்களுக்கும் உண்மை புலப்படவில்லையா? இப்போதே அரசாங்கத்திற்குக் கொடுக்க வேண்டியதைக் கொடுத்தவிட்டால், பின்னர் அவர்கள் தொல்லையின்றி நம் இஷ்டப்படி மூட்டை 25 ரூபாய், 30 ரூபாய் என்று உயர்த்திக் கொள்ளலாம் என்கிற அவர்களேயே உள்ளம், உள் அந்தரங்கம் சூசகமாக அவர்களுடைய வார்த்தைகளில் புதைந்திருக்கவில்லையா? நமக்குப் புரியவில்லையா என்று கேட்க விரும்புகிறேன்.

அதற்கு மேலே சர்க்காருடைய நோக்கம் நெல் விலை குறையவேண்டும் என்பது தான், நெல் விலை குறைந்து போவதற்கான அனுசூலமான நெறியிலே செல்கிறது என்பதை நாம் மனதில் கொள்ளவேண்டும்.

[திரு. சா. கணேசன்]

[13th March 1963]

இறுதியாக நான் சொல்ல விரும்புவது அநேகமாக கிட்டத்தட்ட இருள்ள அங்கத்தினர்கள் எல்லோருடைய எண்ணமும் ஒன்றாகவே இருக்கிறது. ஆகவே என்னுடைய வேண்டுகோள்—அமைச்சர் அவர்களுக்கு நான் வீதேளும் வேண்டுகோள்—இரண்டே இரண்டுதான். இப்பொழுது இருக்கிற நிலைப்படி நெல் விலை மூட்டை 20 ரூபாய்க்குக் குறைய கட்டாயமாக விடக் கூடாது. இரண்டாவது இந்தமாதிரி விலை நியாயமான அடிப்படையில் நிர்ணயம் செய்யப்படுவதற்கு மாநில ஆட்சி மத்திய ஆட்சிக்கு வற்புறுத்த வேண்டும். நெல் விலை இப்படிக் குறைவதனால் ஏற்படக்கூடிய குணதோஷங்களை எடுத்துச் சொல்லி அதனால் மக்களுக்கு ஏற்படுகிற இடையூறுகளையும் எடுத்துச் சொல்லி நெல் விலை குறையாதிருக்க நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும். முடியாவிட்டால் மற்ற உணவுப் பண்டங்களை, விவசாய சாதனப் பொருள்கள் ஆகியவற்றின் விலையைக் கட்டுப்பாடு செய்யவேண்டும். இதுதான் என்னுடைய வேண்டுகோள்.

*கனம் திரு. பூ. கக்கன் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, மதிப்பிற்குரிய பல அங்கத்தினர்கள் தங்களைய கருத்துக்களை எடுத்துச் சொன்னார்கள். அவர்கள் ஒவ்வொருவருக்கும் நான் தனித்தனியாகப் பதில் உரைப்பது என்றால் நெல் மீது போதாது. நேரம் இல்லாத காரணத்தால் அவர்களைய கருத்துக்களுக்கு என்னுடைய பதிலை முதலில் பொதுப் பதையாகக் கூற விரும்புகிறேன்.

வேளாண்மை நான்கு காரணங்களால் பாதிக்கப்பட்டிருப்பதாகக் கனம் அங்கத்தினர் குறிப்பிடுகிறார். முதலாவதாக, பருவம் தவறி பலத்த மழை பெய்ததனால், விளைந்துவரும் பயிருகளுக்குச் சேதம் ஏற்பட்டிருக்கிறதென்றும் அவர்கள் குறிப்பிடுகிறார். நம் மாநிலத்தில் சில பகுதிகளில் பருவம் தவறி மழை பெய்திருக்கிறதென்பது உண்மைதான். திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டத்தில் லாக்குடியிலும், குளத்தூர் பகுதிகளிலும், தஞ்சாவூர் மாவட்டத்திலும் பாபநாசம், நன்னிலம், சீர்காழி தாலுகாக்களின் பகுதிகளிலும் அக்போபர் மாதம் பலத்த மழை பெய்தது. 1962 டிசம்பர் மாதம் கோயம்புத்தூர் மாவட்டத்தில் ஈரோடு தாலுகாவில் பலத்த மழை பெய்தது. 1963 ஜனவரியில் வட ஆர்க்காடு, தஞ்சாவூர் மாவட்டங்களில் வழக்கத்திற்கு மாறாக மழை பெய்ததாகத் தெரிவிக்கப்பட்டது. இவ்வாறு வழக்கத்திற்கு மாறாக மழை பெய்ததால், வேளாண்மைக்கு ஓரளவு தீர்வு ஏற்படும் என்பதில் சந்தேகமில்லை. திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டத்திலே லாக்குடி தாலுகாவில் சில பகுதிகளில் குறுவைப் பயிரை வெள்ளம் அடித்தது. இன்னும் சில பகுதிகளில் நட நெற் பயிர் நாற்றுக்கள் எல்லாம் வெள்ளத்தில் அடித்துக்கொண்டு போய் விட்டன. தஞ்சாவூர் மாவட்டத்திலே ஜனவரி மாதம் பெய்த மழையினால் அறுவடை தாமதப்பட்டது. என்றாலும், பருவம் தவறி பெய்த மழையின் காரணமாக ஏற்பட்ட சேதம் அதிகமில்லையென்பது தெரிகிறது. அர்சி உற்பத்தியைப் பொறுத்தவரையில், 1961-62ல் கண்டுமுதலான மசுரையைக் காட்டிலும் 1962-63ல் 1.4 சதவிகிதம் உயர்ந்து இருப்பதாக மதிப்பிடப்பட்டுக்கிறது.

எலிகளால் ஏற்படும் தொந்தரவு நமது மாநிலத்திற்குப் புதிதல்ல. எளிப்போறிகளை வைத்து எலிகளைப் பிடித்தல், துத்துநாக பாஸ்பைடு பச்சாணம் வைத்து எலிகளைப் பிடித்தல் போன்ற முறைகளைக் கையாண்டு எலிகளை ஒழிக்க ஓரளவுக்கு முயற்சிகள் எடுத்துக்கொண்டாலும், இந்தப் பிரச்சினையை முற்றிலும் தீர்க்கப் முடியவில்லை. காட்டு எலிகளின் ஆயுள் சக்கரம் சம்பந்தமான ஆராய்ச்சித் திட்டம் இப்போது ஆடுதறையில் அமலில் உள்ளது. எலிகளின் உற்பத்தியைத் குறைப்பதற்கான மிகப் பயன்தரும் முறையைக் கண்டு பிடிப்பதே இந்தத் திட்டத்தின் நோக்கமாகும். காட்டு எலிகளை அழிப்பதற்கான விசேஷ இயக்கம் ஒன்றையும் வருகிற கோடை மாதங்களில் ஏற்படுத்த விவசாயத் துறையினர் முயற்சிகள் எடுத்து வருகிறார்கள். வலை போட்டுப் பிடிப்பதன் மூலமாகவும், எலி வலைகளைத்தோண்டி எடுப்பதன் மூலமாகவும் எலிகளை அழிப்பதே இந்த இயக்கத்தின் நோக்கமாகும்.

13th March 1963] [கனம் திரு. பூ. கக்கன்]

இரண்டாவதாகச் சொல்லியிருக்கிற காரணம் நெல் விலையை நிச்சயிப்பதில் அரசாங்கம் பின்பற்றியுள்ள கொள்கையைப் பொறுத்ததாகும். இதனால் நெல் விலை பொதுவாக இறங்கிவிட்டது என்று அவர் சொல்கிறார்.

1963 ஜனவரியில் நெல் விலைகள் கொஞ்சம் இறங்குமுகமாக இருந்தது அனைவருக்கும் தெரியும். அறுவடைக் காலத்தில் சாதாரணமாக விலை வாசிகள் இறங்குமுகமாக இருப்பது இந்த விலை நெக்கத்திற்கு ஒரு காரணமாகும். மற்றும், கேரள மாநிலம் தனது அரிசி தேவைகளுக்கு ஆந்திர மார்க்கெட்டை ஓரளவுக்கு நாடியிருப்பதாகத் தெரிகிறது. என்றாலும், அறுவடை முடிந்தபிறகு, பின்வரும் 'தாங்களில் இந்த விலைகள் உயரும் என்பது நிச்சயம்.

இந்திய அரசாங்கத்தின் சார்பில் இம் மாநிலத்தில் ஒரு லட்சம் டன் அரிசியை நாம் கொள்முதல் செய்து வருகிறோம். கொள்முதல் விலையை அகில இந்திய அடிப்படையில் நிச்சயிப்பதற்கு முயற்சிகள். இந்த விலைவாசிகளின் நிலையை அரசாங்கம் கவனமாய் பரிசீலித்து வருகிறது. விலைவாசிகள் கொள்முதல் விலைக்கு சூறைவாக இறங்கும் என்று தெரிந்தால், கொள்முதல் விலைகளுக்கு நெல் வாங்கும் பிரச்சினையை அரசாங்கம் யோசிக்கும்.

கனம் அங்கத்தினர் சொல்லியிருக்கிற மூன்றாவது பிரச்சனை விவசாயிகளுக்குத் தேவைப்படும் பொருள்களின் விலையேற்றத்தை பொருத்ததாகும்.

விவசாயிகளுக்குத் தேவைப்படும் பொருள்கள் இரண்டு வகைப்படும். அவையாவன, அவர்களுக்கு வேண்டிய வீட்டுத் தேவைப் பொருள்கள், அவர்களுடைய சாகுபடிக்குத் தேவைப்படும் பொருள்கள். இந்த இரண்டு வகைப் பொருள்களின் விலைகளும் ஓரளவுக்கு ஏறியிருப்பது உண்மைதான். விலைவாசிகளின் ஏற்றத்தை மட்டுப்படுத்துவதற்குச் சாத்தியமான ஒரே வழி உற்பத்தியை அதிகரிப்பதுதான்.

கனம் அங்கத்தினர் சொல்லியிருக்கும் நான்காவது பிரச்சனை தங்கக் கட்டுப்பாட்டு விதிகள் அமல் செய்திருப்பதன் விளைவாகக் கடன் வசதிகள் குறைந்துவிட்டன என்பதாகும்.

இந்தக் கட்டுப்பாடு அமல் செய்யப்பட்டிருப்பதனால் குடியானவர்களுக்குச் சலபமாக கடன் வசதிகள் விரைவில் கிடைப்பது ஓரளவுக்குத் தடைப்பட்டிருக்கலாம். ஆனால், கடன் வசதி எந்த அளவுக்குக் குறைந்து போய் இருக்கிறதென்பதைக் குறித்துத் தகவல் எதுவும் இல்லை. வேளாண்மைக் காக விவசாயிகளுக்கு அரசாங்கமும் கூட்டுறவுச் சங்கங்களும் பலவகையான கடன்களைக் கொடுத்து வருகின்றன. அவைகளில் சில உர வகைகளை வாங்குவதற்கு, கிணறு வெட்டுவதற்கு, ஆயில் என்ஜின்கள், மின்சார மோட்டார்கள் முதலியவற்றை வாங்குவதற்காகக் கொடுக்கப்படும் கடன்கள். கூட்டுறவுச் சங்கத்தில் இன்னும் தாராளமாகக் கடன் வழங்குவதற்கான வாய்ப்புக்களை விரிவுப்படுத்தும் பிரச்சினையை இனிமேல் ஆராயவேண்டும்.

விலைவாசிப் போக்குகளையும், விவசாயிகளின் கடன் தேவைகளையும் அரசாங்கம் மிகவும் ஊன்றிக் கவனித்து வருகிறது. உற்பத்தியைப் பெருக்க வதில் விவசாயிகளுக்குப் போதிய தூண்கோல் கொடுக்க அரசாங்கம் எல்லாவித முயற்சிகளையும் எடுத்துக்கொள்ளும்.

அடுத்து மதிப்பிற்குரிய திரு. மூக்கையா தேவர் அவர்கள் விவசாயிகளுக்கு அதிக இடையூறு ஏற்படுகிறது என்றும், இனிமேல் விவசாயிகள் தலையை வெட்டித் தட்டில்தான் வைக்கவேண்டும் என்று சொன்னார்கள். அது ஒத்துக்கொள்ளக்கூடிய வார்த்தையல்ல. விவசாய மக்களுக்கிடையே நன்மைக்காகவே இந்தச் சர்க்கார் பல நன்மைகளைச் செய்து வருகிறார்கள். பல திட்டங்களை நிறைவேற்றி வருகிறார்கள். அப்படியிருக்கிறபோது அவர்

[கனம் திரு. பூ. கக்கன்]

[13th March 1963]

களுக்கும் கொஞ்சம் தங்கள் கடைமையைச் செய்யவேண்டுமே தவிர இப்படி சொல்வது சரியாகாது. அரசாங்கம் விவசாயிகளுக்கு எவ்விதக் கஷ்டத்தையும் கொடுக்க விரும்பவில்லை, கொடுக்கவும் இல்லையென்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

1-36,
p.m.

கனம் சுப்பையா முதலியார் அவர்கள் ஒரு கமிட்டி தேவை என்று சொன்னார்கள். ஏற்கனவே அரசாங்கம் இது பற்றிச் பரிசீலனை செய்திருக்கிறது. மத்திய சர்க்காருக்கு, மாகாண சர்க்காருக்கும் விவசாய மக்களின் நன்மைக்காக பல வழிகளைக் கையாண்டு வருவது கனம் அங்கத்தினர் களுக்குத் தெரியும். இப்போது, விவசாயிகளின் சாகுபடிச் செவைப் பற்றிப் பரிசீலிக்க ஒரு கமிட்டி தேவை இல்லை என்பது அரசாங்கத்தின் கருத்து. இதற்கு ஒரு கமிட்டி வைத்து அவர்களுக்குப் படி போன்ற சேவைகளையெல்லாம் செய்து, “சுண்டைக்காய் கால் பணம், சுமைக் கூலி முக்கால் பணம்” என்பது போலாகிவிடும்.

திரு. தர்மலிங்கம் அவர்கள், அறுவடையானவுடன் விவசாயிகள் நெல்லை விற்பதற்கு, உற்பத்தியாளர்களிடமிருந்து நெல்லைச் சர்க்கார் நேரடியாகக் கொள்முதல் செய்யவேண்டுமென்று சொன்னார்கள். என்னைப் பொறுத்த வரையில் சொல்லுகிறேன்—எழை விவசாயிகள் அன்றாடம் கூலி வேலை செய்கிறவர்கள். அவர்கள் அறுவடையானவுடன் தங்களிடம் இருக்கும் நெல் பூராவையும் விற்பதுவிடப் பின்னால் சந்தடிப்படுகிறார்கள். ஆகவே கொஞ்சம் நெல் விற்கப்படாமல் இருந்தால் அவர்களுக்குப் பின்னர் சாப் பாட்டுக்குப் பிரயோசனமாக இருக்கும். (திரு. தர்மலிங்கம் எழுந்தார்)—

கனம் சபாநாயகர் : இந்த விவாதத்திற்கு இன்னும் ஒரு நிமிஷம் தான் நேரம் இருக்கிறது. ஆகவே கனம் அங்கத்தினர் தயவுசெய்து உட்காரவேண்டும்.

கனம் திரு. பூ. கக்கன் : விவசாயிகளுக்கு நல்ல விலை கிடைக்கவேண்டும். உழைப்புக்குத் தகுந்த ஊதியம் அவர்களுக்கு கிடைக்கவேண்டும். மார்க்கட்டில் கமிட்டிகள் தானியக் கிடங்குகள் கட்டி, நெல்லைச் சேமித்து வைத்து நல்ல விலை கிடைக்கும்போது அந்த நெல்லை விற்பதுவிடலாம் என்ற முறையில் ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன.

மில் சொந்தக்காரர்களிடமிருந்து வாங்கும்போது 100-க்குப் 10 சத விசிதம் என்ற முறையில் வாங்குகிறோம். நூறு மூட்டை அரைத்தால், 10 மூட்டை கொடுக்கவேண்டுமென்று சொல்லியிருக்கிறோம். தொண்ணூறு மூட்டையை வாங்கிக் கொண்டு அவர்களுக்கு ஆதாயம் கொடுங்கள் என்று சொல்லியிருக்கிறோம்?

மதிப்புக்குரிய சசிவர்ணத்தேவர் அவர்கள், நிதிமமைச்சர் அவர்கள் சொன்னபடி, எப்பொழுது தேசிலும் கொஞ்சம் உபயோகிக்கத்தகாத வார்த்தைகளையே உபயோகித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஏதோ எலக்ஷனிலே நாங்கள்னும் அவர்களும் பேரம் பண்ணிக் கொண்டிருக்கிறோம், அதற்காகத்தான் இந்த ஏற்பாட்டை பண்ணிக் கொண்டிருப்பதாக அவர்கள் கூறினார்கள். இதற்கெல்லாம் அந்த மாவட்ட மக்கள்தான் அவர்களுக்குப் பதில் செல்லவேண்டும். விவசாயிகளுக்காகப் பாடுபடுகிற அரசாங்கம் இது ஒன்றுதான் இந்த அரசாங்கத்தை தவிர வேறு

திரு. அ. பெ. தர்மலிங்கம் : இந்த ஆளும் கட்சியைக் காட்டிலும்

கனம் சபாநாயகர் : உங்களுக்குப் பேசச் சந்தர்ப்பம் ரொம்போது “எங்கள் கட்சியைக் காட்டிலும் விவசாயிகளுக்காகப் பாடுபடுகிற கட்சி வேறு இல்லை” என்று சொல்லிக் கொள்ளுங்கள்.

திரு. மு. கருணாநிதி : கனம் சசிவர்ணத் தேவர் அவர்கள் இந்த மன்றத்தில் உபயோகிக்கக் கூடாத வார்த்தைகளை உபயோகித்ததாக அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிடுகிறார்கள். அப்படி உபயோகிக்கப்படாத வார்த்தைகளை உபயோகித்திருந்தால் ஒழுங்குப் பிரச்சனைகள் வந்திருக்கும். அந்த வார்த்தைகள் உபயோகிக்கக் கூடாத வார்த்தைகளா என்பதைக் கனம் சபாநாயகர் அறிவிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

13th March 1963]

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : ஒழுங்குப் பிரச்சினை வேறு, உபயோகிக்கத் தகாத வார்த்தைகள் வேறு.

கனம் சபாநாயகர் : ஒழுங்குப் பிரச்சினை எல்லாவற்றுக்கும் வராது உபயோகிக்கத் தகாத வார்த்தைகள் அவ்வளவும் ஒழுங்குப் பிரச்சினையின் கீழ் வராது. அது ஒரு பெரிய சங்கடந்தான். 'கண்முடித்தனம்' என்று சொன்னார்கள். அந்த வார்த்தை ஒழுங்குப் பிரச்சினையின்கீழ் வராவிட்டாலும், அந்தமாதிரி வார்த்தைகளை உபயோகிக்காமல் இருப்பது நல்லது.

திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : கனம் சபாநாயகர் அவர்கள் உபயோகிக்கத் தகாத வார்த்தைகள் என்று சொல்லியும், இன்றையதினம் பெரும்பாலான பத்திரிகைகளில் தங்களது தீர்ப்பு சரியாக வரவில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

கனம் சபாநாயகர் : அது வேறு பாயிண்டு. பத்திரிகைகளை "கான் பிகிகேட்" பண்ணுவதற்கு ஒரு அதிகாரத்தை ஸ்பீக்கருக்கு கொடுங்கள்..

The House will now adjourn and meet again at 8-30 a.m. 1-3
tomorrow. p.m.

The House then adjourned.

V.—PAPERS LAID ON THE TABLE OF THE HOUSE.

A. Statutory Rules and Orders.

Nil.

B. Reports, Notifications and other papers.

59. Statement showing the number of persons retained in service after retirement arising out of Assurance No. 165/62 with reference to the answer to Legislative Assembly Starred Question No. 619, put by Sri K. A. Mathialagan, M.L.A., on 26th July 1962.

*60. Labour in Madras State for 1962-63.

* Circulated to Members on 13th March 1963.

[13th March 1963]

APPENDIX I.

[Vide Answer to Starred Question No. 208 on page 3.]

There are no special schemes initiated by this Government for the popularisation of Tamil in Universities of other States. However, this Government are giving grants liberally to Universities which institute chairs in Tamil. Details of the same are given below :—

	RS. (per annum.)	Period of grant.
1 Grant to the University of Allahabad for Lecturership in Tamil.	Rs. 4,000 from 1960-61 and Rs. 4,800 from 1962-63 to 1964-65.	
2 Grant to the University of Delhi for strengthening the Tamil section.	10,000	For a period of five years from 1959-60.
3 Grant to the University of Kerala for starting M.A. course in Tamil.	4,000	For a period of five years from 1961-62.
4 Grant to Oosmania University, Hyderabad.	10,000	For a period of five years from 1960-61.
5 Grants to Agra University.	6,500	For a period of five years from 1962-63.

APPENDIX II.

[Vide answer to Starred Question No. 210 on page 5.]

In view of the National Emergency, the Government have made a review of their resources and commitments and have decided to exercise utmost economy in expenditure in Government departments. Detailed instructions to the Heads of Department concerned and other Subordinate officers have been issued for enforcing economies in the employment of additional staff, contingencies, stationery, Travelling Allowance, etc. The following are the main points in the instructions that have been issued to the various Government Departments and offices :—

1. *Additional staff.*—Proposals for appointment of additional staff which are not connected with defence efforts or Plan schemes are not to be entertained for a period of six months.

13th March 1963]

2. *Contingencies*.—(1) The Government motor vehicles should be used only for essential purposes so as to conserve petrol for defence purposes.

(2) Telegrams and trunkcalls should not be ordinarily resorted to and even when trunk calls are necessary, urgent calls should not be booked unless they relate to an urgent matter such as Law and Order.

(3) Local delivery system should be resorted to in an increasing measure and the use of Service Postage for local tapals should be eliminated.

3. *Papers, Printing and Stationery*.—(1) Costly papers to be used sparingly; unbleached and hand-made papers should be used.

(2) Reports should be brief and self-contained.

(3) Both sides of the paper to be used.

(4) Size of administration reports of departments to be restricted.

(5) New typewriters and duplicators should be supplied when they are absolutely essential.

(6) Supply of punch-players and pen-knives is discontinued.

(7) A 10-per cent reduction has been imposed on the requirements of stationery.

4. *Official tours*.—(1) Tours should be planned better and rapid marches cut out.

(2) Officers should avoid taking peons on camps involving long journeys by train.

(3) Conferences, seminars and meetings should be kept down to the barest minimum.

5. *State functions*.—All unnecessary parties, functions and State entertainments to be cut out altogether and all waste of food materials to be avoided.

6. *Buildings*.—Proposals for administrative buildings and staff quarters have been deferred. Even in regard to buildings connected with plan programmes, a review has been made and those buildings which could be deferred have been ordered to be deferred.

7. *Transfers*.—All transfers not necessary in the Defence interest or on medical grounds or necessitated by the completion of tenure periods in particular posts to be avoided.

8. *Hours of work*.—The hours of work in Government offices have also been extended by half an hour.

[13th March 1963

9. *Small savings.*—Action for intensifying collections under small savings, particularly in rural areas has been taken. The responsibility of Panchayat Development Organisation for mobilising Small Savings has been stressed and special staff sanctioned for attending exclusively to the work.

10. *Plan schemes.*—The Plan schemes have been reoriented so as to lay emphasis on schemes intended to aid agricultural, industrial and power production. Among productive schemes, those yielding quick results like Minor Irrigation schemes are to be given priority. Schemes for training of skilled craftsmen and other technical personnel in short supply have been accelerated.

